Н. К. ЛЕБЕДЗЕЎ

НАСТУП НА ПОЛЮС

Пераклад з расійскай
мовы Корсіка

ДЗЯРЖАЎНАЕ ВЫДАВЕЦТВА БЕЛАРУСІ
ЮНДЗЕТСЭКТАР
МЕНСК 1932

Заказ № 1994.	5.000 экз.	(11 арк.).	Галоўлітбел № 1958.

Друкарня імя Сталіна.

ЧАСТКА ПЕРШАЯ

I

Вялікае адкрыцьце

Увесну 1493 г. уся Заходняя Эўропа была ўсхвалявана нязвычайнымі весткамі: генуэзец Хрыстофор Колюмб на каравэлах гішпанскага караля адкрыў на захадзе Атлянтычнага акіяну невядомую новую зямлю. Гэта зямля, як таварылі, мела многа золата і шмат пахучых расьлін.

Сам Колюмб думаў, што ён адкрыў Індыю. Колюмб многа гадоў марыў адкрыць морскі шлях у Індыю, аб якой у Эўропе ў той час хадзілі самыя фантастычныя чуткі.

Індыю звалі «краінай цудаў», і адтуль з далёкага ўсходу арабскія ды яўрэйскія купцы прывозілі ў Эўропу дарагія пранасьці— перац, гвазьдзіку, інбір, карынку, шафран. З Індыі ішлі і дарагія тканіны, шоўк, дарагія камяні і золата.

Калі ў палове XV ст. туркі-асманы заваявалі пярэднюю Азію і ўмацаваліся на Балканскіх паўвостраве, сухаземны гандаль эўропэйцаў з Індыяй амаль спыніўся. Эўропэйцы пачалі шукаць морскі шлях з Эўропы ў Індыю. Адным з «шукальнікаў» гэтага шляху і быў Хрыстафор Колюмб. Прызнаючы, што наша зямля падобна да вялікай кулі (думка, якая была ў той час надзвычайна сьмелай), ён думаў, што берагоў Індыі можна дасягнуць, плывучы з Эўропы не на ўсход, а на захад.

Колюмб быў упэўнены, што Індыя і далёкія таемныя краіны ўсходу—Кітай і Сіпанга, аб якіх так многа цудоўнага пісаў вэнэцыянскі вандроўнік Марка Поло,—ляжаць на захадзе Атлянтычнага акіяну. Колюмбу былі невядомы сапраўдныя памеры зямной кулі, ён і ня думаў, што з заходняга боку між Эўропай і Азіяй ляжыць вялізарнае сухазем'е Амэрыкі, якое сьмеламу мараплаўцу і суджана было адкрыць.

Але як-бы то ня было—Колюмб тэорэтычна меў рацыю, гаворачы, што калі хочуць дасягнуць морам з Эўропы краін, якія ляжаць на ўсход ад Эўропы, дык трэба плысьці на захад.

Гэтую думку Колюмб і хацеў давесьці.

Над ім сьмяяліся. Яго лічылі паўвар'ятам, і ніхто не хацеў даць яму сродкаў для зьдзейсьненьня «вар'яцкага проекту». Толькі пасьля доўгіх патуг Колюмб дамогся ў гішпанскага караля невялікіх сродкаў, якія дазволілі яму набыць тры маленькія каравэлы. На гэтых малых пасудзінках 3 жніўня 1492 г. Колюмб і адправіўся за акіян на захад.

Пасьля адплыцьця Колюмба прайшло больш паўгода, але аб ім і яго спадарожніках ня было ніякіх вестак. Амаль усе лічылі, што экспэдыцыя загінула, і ўжо ніхто не чакаў яе звароту.

Раптам 15 сакавіка 1493 г. у гішпанскую гавань Палос увайшла адна з каравэл Хрыстафора Калюмба. З каравэлы сышоў на бераг сам Колюмб, а за ім выйшлі шэсьць нябачаных у Эўропе паўголых людзей з чырванаватай скурай. Гэта былі, як растлумачыў Колюмб, індыйцы.

Колюмб абвясьціў, што ён адкрыў багатую Індыю. У доказ сваіх слоў ён і прывёз шасьцярых індыйцаў. З каравэлы на бераг пачалі выносіць розныя нязвычайны расьліны, а ў клетках выносілі рознаколяровых папугаяў і іншых нябачаных ў Эўропе птушак. Потым пачалі выносіць скрынкі і мяшкі са зьліткамі золата і рознымі залатымі аздобамі.

Амаль увесь горад сабраўся глядзець на нязвычайны малюнак. Вестка пра зварот Колюмба з-за акіяну і аб прывезеным ім багацьці хутка разьнеслася па ўсёй Гішпаніі, потым і па ўсіх гарадох Заходняй Эўропы.

Перадаючыся з вуснаў у вусны вестка аб адкрыцьці за акіянам невядомай зямлі прымала фантастычныя памеры. Гаварылі, што Колюмб адкрыў «краіну золата»—міфічнае Эльдорадо, дзе золата ўзносіцца цэлымі горамі.

У той час золата ў Эўропе было мала і яно карысталася вялікім попытам, таму, зразумела, чуткі аб заморскай залатой краіне прагна лавілася шукальнікамі лёгкай нажывы. Пасьля звароту Колюмба ў Эўропу шмат каго ахапіла «залатая трасца». У Гішпаніі, Партугаліі, Францыі і Англіі зьявілася безьліч «шукальнікаў» золата, і за акіян пацягнулася вялікая колькасьць купцоў, зьбяднелых дваран і авантурнікаў.

Компаніі купцоў і мараплаўцаў часта ўсе свае сродкі аддавалі на куплю каравэл і адпраўляліся на іх на Захад у невядомую далячынь.

«Залатая трасца» яшчэ больш узмацнілася пасьля таго, як ў 1499 г. у Португалію зьвярнуўся пасьля двухгадовага плаваньня португальскі мараплаўца Васко дэ-Гама. Пакуль Колюмб шукаў заходні шлях у Індыю, Васко дэ-Гама паставіў сваёй задачай адкрыць усходні шлях у Індыю, для гэтага ён адправіўся на поўдзень уздоўж берагоў Афрыкі, абагнуў афрыканскае сухазем'е і накіраваўся на ўсход.

Васко дэ-Гама пашанцавала дабрацца да берагоў сапраўднай Індыі, і толькі пасьля яго звароту высьветлілася, што зямля, якая

адкрытая Колюмбам зусім ня Індыя, а нейкая іншая краіна. Шмат хто думаў, што гэты ўсходні бераг Азіі, хоць сам Колюмб і пасьля экспэдыцыі Васко дэ-Гама быў як і раней ўпэўнены, што ён адкрыў Індыю, а ў адрозьненьне ад «Усходняй Індыі» (Ост-Індыі), якую адкрыў Васко дэ-Гама, назваў адкрытую ім зямлю «Заходняй Індыяй» (Вэст-Індыя).

Пасьля адкрыцьця Колюмба і Васко дэ-Гама між гандлёвым капіталам Гішпаніі і Португаліі ўзьніклі спрэчкі за ўладаньне заморскімі землямі. Рымскі папа паклаў канец гэтым спрэчкам. Ён пастанавіў, што ўсе заморскія астравы і землі, якія ляжаць на ўсход ад Эўропы належаць да португальцаў (да португальскага гандлёвага капіталу), а астравы і землі на захадзе Атлянтычнага акіяну складаюць уладаньні гішпанцаў (гішпанскага гандлёвага капіталу).

На падставе такога рашэньня гішпанцы і португальцы перашкаджалі плаваньню ў іх заморскія ўладаньні мораплаўцам іншых нацый. З гэтай прычыны францускі і ангельскі гандлёвы капітал, які імкнуўся таксама працiснуцца ў «краіну золата, пранасьцяй і сланёвай косьці», прымушаны быў шукаць іншых морскіх шляхоў у далёкую Індыю.

У гэты час для шмат каго стала ўжо пэўным фактам, што наша зямля мае куляватую форму. А калі гэта так, то было ясна, што берагоў Індыі і далёкага Кітаю можна дасягнуць і заходнім і ўсходнім шляхамі. Але паколькі заходні і ўсходні шляхі, якія ішлі ад Гішпаніі і Португаліі, былі ў руках гэтых дзяржаў, дык у галаве ангельскіх і францускіх мораплаўцаў радзілася сьмелая думка— перабрацца ў Індыю і Кітай паўночным шляхам, плывучы на паўночны захад. Так мораплаўцы ўпяршыню зацікавіліся далёкай паўноччу.

II

Праз халодную поўнач у багатыя краіны гарачага поўдня

Піонэрам паўночнага шляху ў Індыю трэба бясспрэчна лічыць італьянца Джовані Кабота, які жыў у часы Колюмба ў Англіі. Як толькі Кабот дачуўся, што Колюмб дасягнуў заходнім шляхам берагоў невядомай зямлі, якую ён палічыў за Індыю, Кабот зараз-жа склаў плян экспэдыцыі на захад і адправіўся да ангельскага караля. Англія была ў той час другараднай дзяржавай і толькі яшчэ марыла аб пашырэньні свайго панаваньня. Кароль выслухаў Кабота, ухваліў яго плян і даў яму магчымасьць падрыхтаваць пяць каравэл для плаваньня на поўночны захад.

У пачатку мая 1497 г. з Брыстоля пад кіраўніцтвам Кабота вышла флётылія з пяці суднаў. Праз паўтары месяцы плаваньня па акіяне Кабот і яго спадарожнікі ўбачылі берагі невядомай зямлі. Гэта была Паўночная Амэрыка, напэўна берагі Лябрадору.

Высадзіўшыся на пустынны бераг, Кабот хутка зразумеў, што гэта краіна ні ў якім выпадку не магла быць той «багатай золатам і пахучым зельлем» Індыяй, аб якой ён марыў.

Каравэлы павярнулі назад.

Праз тры месяцы Джовані Кабот вярнуўся ў Англію і быў прыняты каралём, ялі, як апавядае гісторык, «даў узнагароду яму шаўковую вопратку і выдаў яму 10 хунтаў стэрлінгаў». Кабот прызнаў, што зямля, якую ён адкрыў, ня ўсходні бераг Азіі, а нейкая невядомая зямля, якая можа лічыцца толькі станцыяй на шляху ў Кітай і Індыю. І ў галаве мораплаўца радзіўся другі плян—абагнуць зямлю, якую ён адкрыў, з поўначы, аб'ехаць яе і, такім чынам, трапіць у Індыю. Так зьявілася вялікая географічная задача аб паўночна-заходнім праходзе. Над яе вырашэньнем, як мы ўбачым далей, працавала многа выдатных мораплаўцаў.

Выканаць свой плян Джовані Кабот рашыў у наступным-жа 1498 г., але ўжо ў лютым нечакана памёр. Ён наказаў выканаць гэты плян сыну Сэбасьцьяну.

III

Першы раз у краіну лёдавых крыг

Увесну 1498 г. малады Сэбасьцьян Кабот (яму ў гэты час было 25 гадоў) адправіўся на чатырох суднах, на якіх было трыста чалавек, на паўночны захад.

Дасягнуўшы берагоў Амэрыкі, Кабот накіраваўся на поўнач уздоўж берагоў Лябрадору. Хутка на моры пачалі сустракацца плывучыя ледзяныя горы. Гэтыя горы пагражалі расьціснуць малыя караблі, але малады капітан бясстрашна вёў іх далей, маючы надзею знайсьці праход на захад. Ён упарта вёў флётылію ўсё далей і далей, ішоў у нязвычайную краіну белага маўчаньня, і матросы са дзьдзіўленьнем заўважылі, што дні становяцца даўжэй, а сонца амаль круглыя суткі ня сыходзіць з небасхілу. Ледзяныя горы на моры траплялiся ўсё часьцей і часьцей.

Матросы, якія верылі ў забабоны, пачалі наракаць. Паўночнае мора іх палохала. Белыя ночы нэрвавалі. Людзі трацілі звычайную роўнавагу, і большасьць спадарожнікаў Кабота пачалі настойваць на тым, каб вярнуцца назад у Англію.

Кабот прымушаны быў адступіць.

Аднак ён не пакінуў сваёй мары знайсьці паўночны шлях у багатую Індыю. Ён усюды прапагандаваў гэтую ідэю, і ў 1517 г. лёнданскія купцы далі яму грошай на падрыхтоўку экспэдыцыі. Кабот яшчэ раз адправіўся на паўночны захад. На гэты раз ён мала не дасягнуў палярнага круга і думаў плысьці далей на поўнач, але матросы зноў адмовіліся плысьці ў таемную краіну белых начэй, адкуль плылі цудоўныя лёдавыя горы і дзьмулі халодныя вятры.

Кабот і на гэты раз быў прымушаны вярнуцца назад.

Ангельскі кароль і лёнданскія купцы, якія далі сродкі на экспэдыцыю, засталіся нездаволены Каботам. Ён вярнуўся з пустымі рукамі, не знайшоўшы паўночнага шляху ў Індыю. Замест вялікіх прыбыткаў экспэдыцыя прынесла значную страту.

Такой самай няўдачай скончыліся і экспэдыцыі францускіх мараходаў. Праўда, Жан Вэрацано і Жак Картые ў пошуках паўночна-заходняга праходу адкрылі Канаду, але краіна гэтая ня была такой багатай, як Індыя, і мала цікавіла шукальнікаў нажывы.

Аднак няўдачы ня прымусілі Кабота скласьці рукі. Не знайшоўшы ўжо больш падтрыманьня ў Англіі, ён паехаў у Гішпанію, правёў там доўгія гады, вывучаючы карты і глёбусы, і ўжо зусім старым зноў вярнуўся ў Англію з новым плянам. У гэты час кулявататасьць зямлі ясна была даведзена першым кругасьветным плаваньнем Магеляна і Эль-Кано.

Экспэдыцыя Магеляна і Эль-Кано таксама устанавіла, што зямля, якую адкрыў Колюмб, становіць сабою асобны самастойны контынэнт. Гэтаму контынэнту была дадзена назва Амэрыкі ад імя флёрэнтынскага купца-мораплаўца—Амэрыго Вэспучы. Магелян устанавіў, што між Амэрыкай і Азіяй ляжыць вялізарны акіян, які ён назваў «Ціхім». Потым іншыя мораплаўцы далі гэтаму акіяну назву «Вялікі».

Плаваньне Магеляна, які абагнуў у 1519 г. сухазем'е Амэрыкі з паўднёвага боку, ускосна пацьвярджала ідэю Кабота аб існаваньні паўночна-заходняга праходу з Атлянтычнага акіяну ў Вялікі. Але на гэтым шляху Кабот сустрэў ледзяныя горы і не праходныя ледзяныя палі. Тады ў яго галаве ўзьнікла другая думка: адшукаць морскі шлях не ў паўночна-заходнім кірунку, а ў паўночна-ўсходнім.

«Калі існуе паўднёвы шлях навокал Афрыкі і Амэрыкі, павінен існаваць і паўночны шлях з Атлянтычнага акіяну ў Ціхі,—думаў Кабот. І калі Кітаю і Індыі нельга было дасягнуць паўночна-заходнім шляхам, дык трэба зрабіць спробу дасягнуць гэтых краін паўночна-усходнім шляхам, абагнуўшы з поўначы не Амэрыку, а Азію.

З гэтай ідэяй Сэбастыян Кабот у 1548 г. вярнуўся з Гішпаніі ў Англію, і тут выклаў свой проект лёнданскім купцом. Хутка ў Лёндане стварылася таварыства «комэрсантаў шукальнікаў»—«Містэрыя».

Гэтае таварыства нарыхтавала пад кіраўніцтвам Кабота ў 1553 г. тры караблі, каб адшукаць паўночна-усходні шлях з Эўропы ў Кітай і Індыю. Стары ўзрост Кабота (яму было ў гэты час 80 гадоў) не дазволіў яму прыняць удзелу ў экспэдыцыі, але ён склаў дасканалую інструкцыю для начальніка экспэдыцыі, асабіста клапаціўся аб забясьпечаньні экспэдыцыі прыпасамі і сам сачыў за падрыхтоўкай караблёў.

IV

Замест Індыі—Масковія

10 мая 1553 г. з Лёндану ўніз па Тэмзе адплылі тры караблі, каб адшукаць паўночна-ўсходні шлях у Індыю і Кітай. Караблі былі нагружаны рознымі таварамі, якія меркавалі прадаць і вымяняць у Кітаі на чай і шаўковыя матэрыі. Капітанамі гэтых трох караблёў былі—Гуго Вілёгбі, Корнілі Джэрфорт і Рычард Чэнсьлер, выдатны марак і блізкі сябар Сэбастыяна Кабота. Тысячныя натоўпы людзей праводзілі караблі моцнымі крыкамі «ура!». Усе мелі надзею, што на гэты раз будзе знойдзены найбольш кароткі шлях з Англіі ў Кітай і Індыю, і ангельцы здолеюць весьці непасрэдны гандаль з гэтымі краінамі.

Аднак гэтым надзеям ня суджана было апраўдацца. Паўночна-усходні шлях аказаўся ня менш цяжкім чым паўночна-заходні. Каля мысу Норд-Кап навальніца разлучыла караблі. Вілёгбі на самым маленькім судне, якое мела ўсяго 90 тон вадазьмяшчэньня, было адкінута далека на паўночны ўсход, да Новай зямлі. Адгэтуль ён павярнуў на поўдзень і 18 верасьня дасягнуў паўночнага берагу Кольскага паўвострава і застаўся зімаваць на невялікім востраве Накуяве.

Ангельцы яшчэ ня ведалі ў той час палярнай прыроды. У XV в. усе вучоныя думалі, што на поўначы існуе вольнае мора, і што ў палярных краінах толькі крыху халадней, чым напрыклад у Нарвэгіі або ў Швэцыі. Ангельцы ня мелі таксама ніякага паняцьця аб доўгай палярнай ночы, і таму Вілёгбі разьлічваў, што ён добра перазімуе на востраве і потым паплыве далей на ўсход.

Але вось надышла зімовая цемра. Завыла завіруха. Распачаліся маразы. Мора пакрылася лёдам. Страшэнная сьцюжа ледзяніла ў жылах кроў. Кожны новы дзень прыносіў ангельцам новыя няпрыемныя неспадзянкі. Берагі былі пустынныя і дарэмна Вілёгбі і яго спадарожнікі шукалі сьлядоў чалавека. Але ў ледзяной пустыні кучка ангельцаў была адна. Гэта маленькая кучка была аддадзена цалкам сама сабе.

Між тым час ішоў. Сьцюжы ўзмацняліся. На цёмным небе тугала і гасла паўночнае зьзяньне, якое наганяла на ангельцаў забабонны страх.

Сярод акіпажу зьявілася цынга і сьмерць пачала касіць аднаго марака за другім.

Калі настала вясна і на бераг Ледавітага мора зьявіліся рускія паляўнічыя, яны знайшлі ў лёдзе разьбіты карабель, але на ім ня было ўжо ніводнага жывога чалавека. Вілёгбі і ўсе яго спадарожнікі загінулі ад холаду, голаду і цынгі. Яны былі першымі афярамі халоднай поўначы. Але яны не расказалі сьвету аб сваіх пакутах.

Лёс другіх двух караблёў флётыліі Вілёгбі быў такі: карабель Джэр-Форта, вельмі папсаваны навальніцай, вярнуўся ў Англію, а карабель Рычарда Чэнсьлера быў аднесены навальніцай у Белае мора і прыбіты да берагу недалёка ад вусьця Паўночнай Дзьвіны.

Высадзіўшыся на бераг, Чэнсьлер адшукаў тут жыхароў і ад іх давэдаўся, што яны прызнаюць уладу маскоўскага цара, які жыве далёка ад берагу мора, у Маскве. Так Чэнсьлер заместа Індыі трапіў у Масковію. Ня гледзячы на вялізарную адлегласьць, якая аддзяляла Чэнсьлера ад Масквы, ён рашыў зараз-жа ехаць у сталіцу маскоўскага цара. У той час у Маскве панаваў Іван IV, празваны народам за яго лютасьць «грозным». Рускія толькі што вызваліліся ад татарскага ярма і маскоўскія цары аб'яднালі пад сваёй уладай былыя паасобныя ўдзельныя княствы, якія былі да таго часу разрозьненымі. Эўропэйскія народы мелі аб рускіх у той час самае недакладнае ўяўленьне.

Але невядомасьць ня спыніла Чэнсьлера. Узімку 1553 г. ён накіраваўся ў Маскву.

Пасьля доўгай і цяжкай дарогі, прарабіўшы 1200 кілёмэтраў, Чэнсьлер прыехаў у Маскву і быў прыняты царом. Марак спадабаўся Грознаму—цар пакахаў яго «за розум і даўгую бараду».

Чэнсьлер з вялікай выгадай прадаў усе тавары і атрымаў ад Грознага вялікія ільготы для ангельцаў на будучы час. Увесну 1554 г., нагрузіўшы свой карабель пушнінай, кітавай тлустасьцю, медзьдзю і іншымі таварамі, ён зьвярнуўся ў Англію, пакінуўшы думку аб далейшым шляху ў Кітай і Індыю.

Выгоды, якія атрымала таварыства «Містэрыя» ад адкрыцьця Маскоўшчыны, заахвоцілі яго нарыхтаваць новую экспэдыцыю (1555)—і з таго часу пачаліся рэгулярныя гандлёвыя зносіны ангельцаў з рускімі. Хутка ангельцы пабудавалі ў Холмагорах першую фабрыку ў Расіі—канатны завод. У Маскве зьявіліся крамы з «агліцкімі» таварамі, а на поўначы Расіі, на беразе Белага мора, у вытоках Дзьвіны, быў заснаваны горад Архангельск—першы морскі рускі порт.

Аднак адкрыцьцё ня вельмі багатай Маскоўшчыны не магло задаволіць ангельцаў. Далёкая таемная кітайшчына і казачная Індыя, як і раней вабілі ангельскіх мараплаўцаў, і ангельцы нарыхтавалі ў 1556 г. новую экспэдыцыю, кіраўніцтва якой было даручана сябру Чэнсьлера—Стэфану Бароў.

Організатарам гэтай экспэдыцыі быў зноў няўтомны Себасьцьян Кабот, які, ня гледзячы на свой 84 гадовы ўзрост, прыняў самы актыўны ўдзел у яе нарыхтаваньні.

Бароў, мінаваўшы горла Белага мора, адкрыў востраў Вайгач, дасягнуў паўднёвага краю Новай Зямлі і першы з эўропэйцаў прабраўся ў Карскае мора. Аднак безьліч плаваючага лёду ў гэтым моры прымусіла яго вярнуцца назад. Паўночна-ўсходні шлях ў Кітай і Індыю ня быў адшуканы і на гэты раз.

Бароў прызнаў, што гэты шлях немагчымы. Лёд прымусіў яго адступіць.

Экспэдыцыя Бароў была апошняй спробай ангельцаў адшукаць паўночна-ўсходні праход і, прымірыўшыся з няўдачай, яны зноў зьвярнулі сваю ўвагу на паўночны заход.

V

Паўночна-заходні праход і „золата“ Мартына Фробішэра

Пакуль ангельцы дарэмна шукалі паўночнага праходу ў Кітай і Індыю, гішпанцы і португальцы не пакідалі атрымліваць вялізарныя прыбыткі ад гандлю заморскімі таварамі, а яшчэ больш проста ад рабунку новых адкрытых краін. У палове XVI сталецьця португальцы пакарылі частку Індыі і востравы Малайскага архіпэлагу, а гішпанцы заваявалі Мэксіку і Пэру. Там яны знайшлі вялізарную колькасьць золата. «Залаты» міраж зноў узьнік перад вачыма шукальнікаў нажывы і «залатая трасца» зноў ахапіла шмат якіх мораплаўцаў. Адным з такіх быў ангельскі марак—Мартын Фробішэр.

Фробішэр рашыў паўтарыць спробу Сэбастыяна Кабота і прабрацца паўночна-заходнім шляхам у Вялікі акіян, каб потым трапіць у Кітай ці зрабіць спробу адкрыць якую-небудзь новую зямлю, якая мае многа золата.

Ангельскі ўрад доўга не даваў сваёй згоды, і толькі пасьля 15 гадоў бязупынных клопатаў і просьбаў Фробішэру далі тры маленькіх судны, на якіх ён у чэрвені 1576 г. і накіраваўся на захад.

Акурат гады тры перад гэтым у Англію зьвярнуўся Фрэнсіс Дрэк, які за свой страх і рызыку абсьледаваў берагі Мэксікі, нападаў на гішпанскія караблі і прыбярэжныя гішпанскія гарады. Дрэк быў пазнаёмлены з каралевай Елізаветай і выклаў ёй свой плян заваёвы заходніх берагоў Амэрыкі і адабраньня ў Гішпаніі Мэксікі і Пэру. Дрэк быў прызначаны адміралам і атрымаў у сваё распараджэньне 5 караблёў. На іх ён накіраваўся ў Паўднёвае мора.

Але паўднёвы шлях у Амэрыку з Англіі быў вольмі далёкі і небясьпечны. Гішпанскія вайсковыя караблі пільна падсьцерагалі судны іншых нацый і зьнішчалі іх. Пытаньне аб паўночна-заходнім праходзе набыло зноў сваю злабадзённасьць.

Фробішэр абагнуў паўднёвы край Грэнляндыі, дасягнуў Лябрадору і адгэтуль прабраўся ў вялікую затоку, якая потым атрымала назву Гудзонавай. Абагнуўшы востравы Сэваж і Рэзолюшэн, Фробішэр увайшоў у затоку, якую ён потым назваў затокаю Фробішэра. Ён высадзіўся на Кумбэрлэндзкім беразе і тут знайшоў кавалкі невядомага чорнага каменю, у якім мейсцамі былі відаць кавалачкі жоўтаватага, падобнага да золата мэталю.

Набліжалася восень. Надыходзілі халады. Фробішэр парашыў вярнуцца ў Англію. Узяў некалькі каменьняў з залатымі пражылкамі і, вярнуўшыся ў Англію, дамогся таго, што на наступны год яму былі дадзены яшчэ тры караблі.

— Мартын Фробішэр знайшоў па дарозе ў Кітай залатыя горы— гаварылі ў Англіі, з нецярплівасьцю чакаючы звароту экспэдыцыі.

У гэты раз Фробішэр прывёз з сабой 200 тон каменьняў, і з іх сапраўды была здабыта невялікая колькасьць золата. У Англіі арганізавалася «гандлёвая компанія для эксплёатацыі залатых гор Лябрадору».

Каралева загадала паслаць на Лябрадор новую экспэдыцыю пад кіраўніцтвам Фробішэра і загадала там пабудаваць цытадэль і невялікую колёнію.

Трэцяя экспэдыцыя адправілася 1 мая 1578 г. Яна мела 15 караблёў. Лёнданскія купцы вельмі радаваліся.

— Прывозьце нам больш золата!—наказвалі яны Фробішэру.

На гэты раз поўнач сустрэла Фробішэра няпрыветна. Караблі былі захоплены навальніцай і хутка апынуліся сярод мора плывучага лёду. Потым флётылія была разлучана, а частку караблёў расьціснулі магутныя айсбэргі. Карабель самога Фробішэра атрымаў некалькі прабоін і ледзь не патануў. Дасягнуўшы бухты Варвік на Бафінавай зямлі, Фробішэр хутка зрабіў рэмонт караблю і наклаў яго каменьнямі, яны былі падобны на тыя, якія ён знайшоў у Лябрадоры.

Калі-ж з 15 караблёў, якія накіраваліся з Англіі, назад зьвярнуўся толькі адзін Флягманскі карабель, дык членаў «Кампаніі па эксплёатацыі залатых гор» ахапіла расчараваньне. Тады Фробішэр загадаў выгружаць на надбярэжную каменьні,—расчараваньне зьмянілася радасьцю. Аднак радасьць комэрсантаў цягнулася нядоўга. У каменьнях, якія Фробішэр прывёз з-за акіяну, не знайшлося ні граму золата, а жоўтыя бліскучыя крупінкі былі простай серкай. Фробішэр папаў у няміласьць і хутка быў усімі забыты.

Няўдача Фробішэра прымусіла адмовіцца ад пошукаў золата ў сьнягох палярных краін. Але думку знайсьці на Поўначы морскі праход у Вялікі акіян мараплаўцы не пакінулі. Існаваньне пратокі з Атлянтычнага акіяну ў Вялікі на поўнач Амэрыкі прызнавалася ўсімі выдатнымі мараплаўцамі таго часу. Іменна таму гадоў праз 5 пасьля няўдалай спробы Фробішэра, лёнданскія купцы кінулі заклік:

— Хто хоча адкрыць паўночна-заходні праход?

— Я, адказаў малады марак Джон Дэвіс.

І купцы далі яму 2 невялікія судны і некалькі чалавек команды.

Дэвіс адправіўся ў плаваньне ў чэрвені 1583 г. Ужо 20 ліпеня ён дасягнуў пратокі, якая атрымала потым яго імя, і адкрыў востраў, які ён назваў «Зямлёй роспачы».

Сапраўды ня толькі матросы, але і сам Дэвіс быў ахоплены роспаччу—надвор'е было жудаснае. Караблі былі абкружаны

густым туманам. Лютавалі завірухі і сьнегавыя мяцеліцы. Плывучыя ільды рабіліся ўсё гусьцей і гусьцей.

Але Дэвіс упарта прасоўваўся на поўнач у пошуках запаветнага праходу. На беразе Грэнляндыі ён сустрэў людзей у зьвярыных скурах. Гэта былі эскімосы.

Эскімосы былі зьдзіўлены ня менш ангельцаў сустрэчай з людзьмі, якія ехалі на мора на цудоўна вялізарнай лодцы.

Абагнуўшы Грэнляндыю, Дэвіс увайшоў у шырокую пратоку, якая аддзяляла Грэнляндыю ад контынэнту Амэрыкі, і якая атрымала пазьней назву Дэвісавай пратокі. Дэвіс думаў, што гэтая пратока вывядзе яго ў адкрытае паўночнае мора, якое злучаецца з Вялікім акіянам. Ён падбадзёрыўся і паплыў на поўнач, але хутка плывучыя ільды усталі перад Дэвісам вялікай сьцяною. Яны прымусілі яго павярнуць назад.

У Англіі апавяданьне Дэвіса аб пратоцы было спаткана з радасьцю.

— Нарэшце! Малайчына Дэвіс, знайшоў праход!—гаварылі ўсе з упэўненасьцю.

У наступную весну 1585 г. Дэвіс зноў адправіўся ў палярнае мора, каб пранікнуць у Вялікі Акіян. Але на гэты раз ён сустрэў на сваім шляху плывучыя ільды. У ліпені шлях быў перагароджаны вялізарнай ільдзінай. Для таго каб абагнуць гэтую ільдзіну, патрабавалася 30 дзён. Вецер з боку гэтага ледзянога поля быў такі рэзкі, што снасьці і парусы замерзьлі і матросы катэгорычна адмовіліся плысьці далей.

Прышлося зноў вярнуцца ў Англію, але Дэвіс ня губляў надзеі знайсьці праход.

«Трэба папрабаваць яшчэ раз,—гаварыў ён.

Дэвісу далі яшчэ два караблі і на іх увесну 1587 г. ён у трэці раз накіраваўся на поўнач. Яму пашанцавала дасягнуць 72° 12, паўночнай шырыні, да якой не дабіраўся ні адзін мораплаўца. Аднак ільды ізноў перапынілі шлях і Дэвіс вярнуўся на бацькаўшчыну. Лёнданскія купцы засталіся нездаволенымі і адмовіліся далей даваць сродкі на нарыхтаваньне паўночных экспэдыцый.

На нейкі час спыніліся пошукі паўночна-заходняга шляху.

VI

Першая зімоўка на Новай Зямлі

У той час як Джон Дэвіс бяз посьпеху змагаўся з ільдамі на паўночным захадзе, два ангельскіх мараходы—Пэт і Джакман—яшчэ раз зрабілі спробу прайсьці ў Кітай і Індыю па паўночна-ўсходнім шляху.

У 1580 г. яны накіраваліся на 2-х караблёх на паўночны ўсход. Каля Кольскага паўвострава навальніца разлучыла мораплаўцаў, і яны плавалі далей ня ведаючы нічога адзін пра аднаго.

Пэт на караблі «Георг» хутка дасягнуў Гусінага носу на заходнім беразе Новай Зямлі; адгэтуль ён прыплыў да Югорскага Шара ўздоўж вострава Вайгач.

Пэт высадзіўся на невялікім прыбярэжным востраве. Тут ён знайшоў адзінокую магілу з крыжам. Напэўна гэта была магіла аднаго з рускіх прамыслоўцаў, якія ўжо ў той час «хадзілі» на сваіх лёгкіх карбасах паляваць на морскага зьвера на астравы Ледавітага мора.

Пэт напісаў свае імя на крыжы,—«для таго, каб Джакман мог спазнаць, што Пэт быў тут»,—потым абагнуў Вайгач і ўвайшоў у Карскае мора. У Карскай губе ён знайшоў Джакмана. Абодвы караблі была моцна папсавана ільдамі. Мора ўперадзе было пакрыта непраходным лёдам, і таму далейшае плаваньне на ўсход было немагчыма. З вялікай цяжкасьцю Пэт і Джакман вярнуліся ў Англію. Гэта была апошняя спроба ангельцаў адшукаць паўночна-усходні праход.

Але, ня гледзячы на гэта, мараплаўцы не пакінулі думкі аб адкрыцьці гэтага праходу.

За зьдзейсьненьне гэтага проекту ўзяліся галяндцы.

Галяндыя ў XVI ст. вызвалілася ад палітычнай улады Гішпаніі і стала самастойнай дзяржавай. Аднак, вызваліўшыся ад Гішпаніі палітычна, галяндцы яшчэ залежалі ад яе экономічна. Галяндзкія купцы былі прымушаны купляць заморскае пахучае зельле, цукар і шаўковыя матэрыі ў гішпанскіх купцоў і пераплачваць ім вялікія грошы.

З гэтай прычыны для галяндцаў было вельмі важна адшукаць новы морскі шлях у Кітай, Індыю з Поўначы, уздоўж паўночных берагоў Азіі. Калі-б такі шлях пашанцавала адкрыць, дык гандлёвае і экономічнае становішча Галяндыі адразу паднялося-б на нябывалую вышыню.

Вось чаму, як толькі Галяндыя вызвалілася з-пад улады Гішпаніі, галяндзкае купецтва зацікавілася пытаньнем аб паўночна-усходнім шляху. У 1594 г. галяндзкія купцы паслалі першую «разьведачную» экспэдыцыю на поўнач пад загадам Вільгэльма Барэнца і Брандта Тэтгалеса. У 1595 г. яны нарыхтавалі новую экспэдыцыю на 7-мі караблёх.

Гэтая экспэдыцыя мела сваёй мэтай «утварыць паўночнае плаваньне да царстваў Кітаю і Японіі». Шэсьць суднаў былі накладзены рознымі багатымі таварамі для абмену. Але нарыхтаваньне экспэдыцыі крыху спазьнілася, і галяндцам пашанцавала трапіць у Карскае мора толькі тады, калі зьявіўся ў вялікай колькасьці плывучы лёд. Экспэдыцыя вымушана была вярнуцца.

Пасьля няўдалых вынікаў экспэдыцыі 1595 г., галяндзкі ўрад наважыўся яшчэ раз паўтарыць разыкоўную спробу, але ён вызначыў вялікую прэмію той асобе, якая нарыхтуе судно для адкрыцьця паўночнага шляху ў Кітай. З гэтай прычыны амстэрдамскія купцы парашылі паслаць на поўнач новую экспэдыцыю ў складзе двух

караблёў. Кіраўніцтва гэтай экспэдыцыяй было даручана Якаву Хээмскерку і Яну Корнэлісэну Рыппу. Галоўным штурманам экспэдыцыі быў прызначаны Вільгельм Барэнц, які фактычна і быў начальнікам экспэдыцыі.

Гэтая экспэдыцыя выправілася з Амстэрдаму 10 мая 1596 г. Мінаваўшы Норд-Кап 15 чэрвеня, мораплаўцы ўбачылі першыя ільдзіны, «чым былі вельмі зьдзіўлены і прынялі іх за стадак белых лебедзяў».

19 чэрвеня галяндцы адкрылі востраў, на якім забілі белага мядзьведзя, таму і далі назву гэтаму востраву «Мядзьвежы». Хутка адкрылі яшчэ адзін востраў з востраканечнымі гарамі. Гэты востраў Барэнц назваў «Шпіцбэргенам».

Вымушаныя з-за безьлічы плывучага лёду спусьціцца зноў да Мядзьвежага востраву, караблі Рыппа і Хээмскерка разлучыліся. Рып рашыў зрабіць апошнюю спробу падняцца на поўнач, а Хээмскерк з Барэнцам—на ўсход.

У палове ліпеня група Барэнца ўбачыла перад сабой заходні бераг Новай Зямлі, які звалі тады «Зямлёй Вілёгбі». Новая Зямля перапыняла далейшы шлях на ўсход. Трэба было яе абагнуць. Гэта прымусіла Барэнца да рашэньня падняцца на поўнач.

19 ліпеня Барэнц дасягнуў вострава Крыжовага, а потым абагнуў мыс Нассаў. З вялікай цяжкасьцю ён дабраўся да Оранскіх астравоў, раскіданых каля паўночнага краю Новай Зямлі.

Барэнц вельмі ўзрадаваўся, калі, ўбачыў, што востраў, які перапыняў яму шлях, скончыўся і можна зноў узяць курс на ўсход. Іменна таму ён назваў крайні паўночны мыс Новай Зямлі «Мысам Жаданьня». Жаданьне яго бачыць «канец» вострава зьдзейсьнілася.

Але радасьць Барэнца была няпоўная: на ўсход ад Новай Зямлі мора было пакрыта, ня гледзячы на сярэдзіну лета, амаль непраходным лёдам. Прышлося узяць курс на поўдня і плысьці ўздоўж ўсходняга берагу Новай Зямлі.

У жніўні карабель Барэнца увайшоў у вялікую бухту, якая была амаль уся пакрыта плывучымі ільдамі. На некаторых ільдзінах хадзілі белыя мядзьведзі. 11 жніўня мора, здавалася, ачысьцілася зусім ад лёду. Шлях быў вольны; Барэнц рашыў плысьці далей на ўсход, але хутка зноў убачыў перад сабой ледзяныя палі, якія абкружалі карабель. Барэнц з жахам пераканаўся, што яго карабель зацёрты сярод ільдоў. Гэта было на 76° паўночнай шырыні.

У канцы жніўня ільды абкружылі карабель замкнутым колам. Ільдзіны націскалі на борты, абшыўка трашчэла і мораплаўцы кожную хвіліну чакалі пагібелі. Але нечакана для ўсіх карабель быў ўзьняты ільдзінамі і выкінуты з вады на лёд. На шчасьце гэта было недалёка ад берагу.

Барэнц загадаў хутка перанесьці на лёд самыя неабходныя прыпасы, порах, кулі і стрэльбы. Потым нешчасьлівыя мораплаўцы паставілі на беразе палатку, каб схавацца ад сьнегу і сьцюжы і нападу

мядзьведзяў. На беразе было знойдзена многа «плаўнiку»—рознага лесу, які прыбілі хвалі. Гэта было ратункам для галяндцаў. З гэтага лесу яны пабудавалі дом, у якім парашылі правесьці зімоўку. Наважваючыся зімаваць на Новай Зямлі, яны не ўяўлялі сабе ўсіх жахаў палярнай зімы і ўсіх тых пакут, якія чакалі іх. Але калі-б яны ўсё гэта і ведалі—у іх ня было іншага выбару.

Адзін з удзельнікаў экспэдыцыі—боцман Герад дэ-Вээр вёў дзеньнік і пакінуў нам падрабязнае апісаньне гэтага зімаваньня. У палове кастрычніка галяндцы канчаткова устроіліся на зімовай кватэры. Іх было 17 чалавек. Апранутыя ў звычайнае суконнае адзеньне, лёгкія боты капялюшы, яны страшэнна пакутвалі ад холаду.

Дом, пабудаваны па пляну Барэнца, складаўся з аднаго пакою бяз вокнаў. Пасярод яго было зроблена месца для агню, над якім вывелі комін, каб выходзіў дым. Уздоўж сьцен зрабілі нары для спаньня.

Бясконцыя мяцеліцы і завірухі занесьлі дом таўстым пластом сьнегу. Часта ўночы Барэнц і яго спадарожнікі чулі, як па страсе хадзілі мядзьведзі, якія прабавалі знайсьці ход к людзям. Потым мядзьведзі сталі прыходзіць нават у дзень, і раскопвалі на страсе сьнег, адчуваючы, што ў сярэдзіне ёсьць багатая спажыва.

Галяндцы заняліся паляваньнем на мядзьведзяў і лісоў. Яны ставілі каля дому многа розных пастак, у якія пападаліся пясцы. З пясцовых скур галяндцы навучыліся шыць сабе футры і гэтыя футры ўратавалі іх ад галоднай сьмерці, дазволіўшы выходзіць на паветра. Да сьнежня месяца галяндцы праводзілі час нішто сабе. Потым насталі моцныя халады. Холад перашкаджаў дыму выходзіць з коміну і вандроўнікі задыхаліся ад чаду ў сваёй бярлозе. Урэшце яны прымушаны былі загасіць агонь, але тады ў памяшканьні зрабілася адразу холадна.

«Ня ведаючы, якім спосабам бараніць сябе ад холаду, піша дэ-Вээр,—мы сабраліся разам паўзамёршыя, і радзіліся аб тым, што рабіць. Тады адзін з нас прапанаваў запаліць каменны вугаль, які мы забралі з карабля. Увечары мы расклалі вялікі агонь і ў пакоі стала цёпла. Цяпло аджывіла нас і мы хацелі захаваць яго як мага далей. З гэтай мэтай мы шчыльна зачынілі комін і дзьверы. Кожны з нас лёг на сваю пасьцель. Шмат хто зараз-жа заснуў. Але раптам некаторыя з нас адчулі галавакружэньне. Адзін кінуўся да дзьвярэй, адчыніў іх, але тут жа зваліўся на сьнег няпрытомным. Толькі на наступны дзень мы папраавіліся ад чаду».

Халады стаялі ўвесь сьнежань і студзень. Ня менш холаду падарожнікаў прыгнятала заўсёдная цемра. Але нарэшце цемра пачала праходзіць. У лютым вярнулася сонца, а разам з сонцам вярнулася і надзея на вызваленьне.

15 красавіка Барэнц з некалькімі матросамі хадзіў па лёдзе на карабель. Карабель аказаўся цэлым. Ён ляжаў на баку на лёдзе. Пачалі будаваць пляны як вярнуцца да дому. Барэнц парашыў, што

калі нельга будзе спусьціць карабель на ваду, дык неабходна набудаваць шлюпкі і на іх плысьці на поўдня.

Час ішоў. Мора паступова ачышчалася ад лёду, але ў мораплаўцаў ня было сілы спусьціць карабель на ваду. Усе яны былі вельмі худыя, і сам Барэнц пластом ляжаў у хаце, хварэючы цынгой. У часе зімы ад цынгі памерлі двое. З 17 чалавек засталося 15.

Да чэрвеня былі зроблены дзьве лодкі. На гэтых лодках на палову хворыя і худыя маракі паплылі на поўдзень. Хворага Барэнца паложылі ў адну лодку. Падлягаючы кожную хвіліну небясьпекам, голяндцы плылі праз Ледавітае мора, то на парусах, то на вёслах, перацягваючы часам лодкі па лёдзе. 70 дзён яны насіліся па волі ветру па хвалях сьцюдзенага мора! Харчы вышлі і падарожнікі пакутвалі ад голаду. На адным востраве яны набралі 70 качыных яек— і радасьці ад гэтай находкі ня было канца...

30 чэрвеня, яшчэ ў самым пачатку падарожжа, Барэнц адчуў сябе вельмі дрэнна. Ён быў у гарачцы і сказаў Герарду дэ-Вееру, які быў каля яго:

— Герард дай мне піць!

— Напіўшыся халоднай вады,—гаворыць дэ-Вээр,—Барэнц адчуў страшэнную слабасьць, зачыніў вочы і памёр так нечакана, што не пасьпелі нават паклікаць Хээмскерка, які быў на другой шлюпцы».

7 жніўня галяндцы сустрэлі на моры два рускія прамысловыя карбасы. Убачыўшы, што рускія робяць сяброўскія знакі, падарожнікі падплылі да іх, і, атрымаўшы крыху харчоў, зноў накіраваліся ўздоўж берагу Новай Зямлі на поўдзень.

Тым часам, харчы канчаліся. Засталася толькі невялікая колькасьць мяса. Тады мораплаўцы паравшылі спусьціцца ў адкрытае мора, каб скараціць адлегласьць, якая аддзяляла іх ад рускага берагу, дзе яны разьлічалі сустрэць прамыслоўцаў і здабыць у іх харчоў.

З вялікай цяжкасьцю дабраліся да вострава Кільдзіна. Там яны сапраўды сустрэлі рускіх рыбакоў і папоўнілі свае запасы харчоў. Але важней за ўсё была для голяндцаў вестка, якую яны атрымалі ад рускіх. «У Коле,—сказалі ім рыбакі,—знаходзяцца тры караблі таго самага народу, як і вы, і караблі гэтыя рыхтуюцца плысьці назад». Хээмскерк зараз-жа паслаў аднаго свайго спадарожніка ў Колу. Праз некалькі дзён атрымаўся ліст ад Рыппа. 10 кастрычніка на Кільдзін прыбыў сам Рыпп на барцы з харчамі.

8 лістапада спадарожнікі Барэнца прыбылі ў Амстэрдам

«На нас была апранута,—гаворыць Герард дэ-Вээр тая самая вопратка, якую мы насілі на Новай Зямлі і футровыя шапкі са скурак пясцоў. Усе накіраваліся ў дом П'ера Гасэлера, гарадакога савэтніка, які прымаў удзел у нарыхтаваньні нашай экспэдыцыі. Нас сустрэлі з вялікім зьдзіўленьнем, бо лічылі, што мы даўно загінулі».

Праз 275 гадоў пасьля сьмерці Барэнца, у 1871 г., на Новай Зямлі было выпадкова адкрыта месца зімаваньня голяндзкай экспэдыцыі. Гэтае адкрыцьцё зрабіў норвэскі кіталоў Элінг Карльсэн.

Дом так добра захаваўся, што, здавалася, быццам ён пабудаваны ўсім нядаўна. У доме засталося ўсё ў тым самым стане, у якім яго пакінулі голяндцы. На сьцяне вісеў гадзіньнік, над вогнішчам—кацёл, у кутку стаяла шабля. Уцалелі таксама ўсё ложкі і нары. На нарах ляжала нечая флейта і пара чаравікаў памершага матроса. На стале ляжала некалькі кніжок. Адна з іх была кніжка пра Кітай гішпанскага пісьменьніка Мэндозы, перакладзеная на голяндзкую мову. Ангелец Гардынэр, які пазьней наведаў хаціну Барэнца, знайшоў і справаздачу аб зімоўцы, якая была напісана рукой Барэнца.

Усе гэтыя рэчы знаходзяцца зараз у морскім музэі ў Гаазэ (Голяндыя) у спэцыяльным пакоі, які ўяўляе копію дома Барэнца на Новай Зямлі».

Пасьля няўдалай экспэдыцыі Барэнца, голяндцы пакінулі надзею знайсьці паўночны шлях у гарачыя краіны поўдня. Праўда, адзін мараплаўца,—Ян Майен—яшчэ раз зрабіў спробу, але ільды і яму перагарадзілі шлях. Прыблізна ў той самы час у Голяндыю вярнулася экспэдыцыя Схоутэна і Лемэра. Іх караблі абагнулі контынэнт Амэрыкі з поўдня і дасягнулі Індыі, перасекшы Вялікі акіян. Гэты шлях быў значна даўжэйшы, чым паўночны, але затое быў менш цяжкі. Голяндзкія купцы парашылі, што можна карыстацца гэтым паўднёвым шляхам.

VII

Паўночная экспэдыцыя Гудсона

Няўдачы і пагібель папярэдніх экспэдыцый на поўнач не маглі аднак, зьнішчыць канчаткова імкненьне адкрыць паўночны шлях у Кітай і Індыю. Не пасьпелі спадарожнікі Барэнца зьвярнуцца на бацькаўшчыну, як ангельскі мараход Генры Гудсон запрапанаваў кампаніі лёнданскіх купцоў новы план экспэдыцыі праз поўнач на поўдзень.

Усе папярэднія мараплаўцы шукалі шлях уздоўж берагоў Амэрыкі ці Азіі, дзе сустракалі ледзяныя палі. Гудзон-жа рашыў накіравацца з Атлянтычнага акіяну проста на поўнач і праз полюс трапіць да берагоў ўсходняй Азіі.

«Гэты шлях,—думаў Гудсон,— будзе значна карацей, чым шлях уздоўж узьбярэжжа Амэрыкі ці Азіі, і, напэўна, будзе больш даступным».

Гудзон, як і большасьць вучоных таго часу, быў ўпэўнены, што лёд у полярных марах утвараецца каля берагоў і што таму ледавыя палі сустракаюцца толькі ўздоўж берагоў. У воддалі-ж ад контыненту, нават на далёкай поўначы мора вольнае ад лёду.

Увесну 1606 г. Гудсон накіраваўся з Лёнданскага порту ў мора і ўзяў курс проста на поўнач пад полюс, цьвёрда парашыўшы на

варочацца на бацькаўшчыну, пакуль ня знойдзе славуты паўночны шлях у Індыю і Кітай.

Падняўшыся уздоўж паўночнага берагу Грэнляндыі, Гудсон накіраваўся да Шпіцбэргена, няўхільна трымаючы курс на поўнач. На поўначы мора было сапраўды вольнае ад лёду, і карабель Гудсона ў ліпені дасягнуў 82° паўночнай шырыні,—посьпех для таго часу зусім выключны! Да Гудсона ні адзін мораплаўца не заходзіў так далёка на поўнач.

Аднак, экспэдыцыі не пашанцавала ўнікнуць сустрэчы з суцэльным лёдам. Гудсон дарма стараўся прабіцца ўперад, але наступіўшыя сьцюжы прымусілі яго вярнуцца ў Англію.

На другі год Гудсон зноў накіраваўся на поўнач. Але гэты раз ён крыху зьмяніў свой маршрут,—хацеў ад Новай Зямлі узяць курс на ўсход,—але на гэты раз ён быў прымушаны вярнуцца, таму што экіпаж даведзены да адчаю рознымі недахватамі, наракаў і патрабаваў вярнуцца ў Англію.

Другая няўдача прыводзіць у адчай лёндanскіх купцоў. Яны адмаўляюцца даць Гудсону сродкі на трэцюю экспэдыцыю на поўнач. Гудсон едзе ў Галяндыю, просіць там падтрыманьня і атрымлівае патрэбныя сродкі. У 1608 г. няўтомны мораплаўца вышаў у трэці раз на змаганьне з палярнымі ільдамі. Ён хацеў на гэты раз прабіцца ў Карскае мора, але ільды і холад прымусілі яго і на гэты раз вярнуцца назад.

Гудсон павінен быў прызнаць, што дарога праз полюс і паўночны ўсход ня існуе. Паўночна-заходні шлях быў таксама перагароджаны ільдамі.

Далейшыя спробы здаваліся бескарыснымі і загадзя асуджанымі на няўдачу.

Аднак Гудсон рашыў папрабаваць яшчэ раз абагнуць Амэрыку з поўначы. Ён лічыў, што паўночная частка Амэрыкі ўяўляе сабою рад выстравоў, які падзелены пратокамі, і быў упэўнены, што некаторыя з гэтых пратокаў часам вольныя ад лёду.

Гудсон пераканаў галяндзкіх купцоў даць яму сродкі на новую экспэдыцыю.

Увесну 1609 г. ён накіраваўся на захад. Тут ён сапраўды знаходзіць вялікі вадзяны прастор, не пакрыты лёдам. Гудсон думае, што гэта і ёсьць пратока, якая прывядзе яго ў Вялікі акіян. Ён сьмела пускаецца ўперад, але хутка пераконваецца, што гэта не пратока, а затока. Цяпер гэтая затока носіць назву Гудсонавай. Затока глыбока ўдаецца ў контынэнт Амэрыкі, і Гудсон накіраваўся па гэтай, як ён думаў, пратоцы на захад. Але недахоп харчоў прымусіў вандроўцаў павярнуць назад. Так ён і не даведаўся, што гэта не пратока, а затока.

У наступным 1610 г. Гудсон зноў угаварыў галяндзкіх купцоў нарыхтаваць новую экспэдыцыю каб адшукаць паўночна-заходні праход. Ён сьцьвярджаў, што адкрыў уваход у затоку, што вядзе ў Вялікі акіян і што пытаньне аб паўночна-заходнім шляху ў Кітай

і Індыю блізка да вырашэньня. Галяндцы на ўказаньні Гудсона пабудавалі карабель, на якім у маі месяцы 1610 году Гудсон і выправіўся ў плаваньне, прыняўшы загад над караблём.

У канцы мая Гудсон дасягнуў затокі Фробішэра. Адгэтуль ён накіраваўся да Зямлі Роспачы, потым паплыў далей у «пратоку», якую ён адкрыў у мінулым годзе.

Намерыўшыся, як-бы там ні было, адкрыць паўночна-заходні праход, Гудсон задумаў перазімаваць на беразе затокі, каб у раньнюю вясну будучага году ісьці далей. У першых лічбах лістапада 1610 г. ён дасягнуў паўднёвага боку і тут пачаў выбіраць месца для зімаваньня.

Ня гледзячы на малы запас харчоў, Гудсону і яго спадарожнікам пашанцавала добра перажыць зіму. Настала вясна 1611 г. Гудсон пачаў рыхтавацца ісьці далей. Але сярод матросаў расло нездавальненьне і, калі мора ачысьцілася ад лёду і Гудсон аддаў загад адплываць, сярод экіпажу распачаўся бунт. Матросы арыштавалі Гудсона і яго сына, а разам і з імі і пяцёх матросаў, якія засталіся вернымі капітану.

Бунтаўшчыкі накіравалі карабель на ўсход, да берагоў Англіі і, выйшаўшы ў адкрытае мора, высадзілі Гудсона з сынам і пяцьмі матросамі ў лодку і пакінулі іх на волю лёсу. На разьвітаньні з карабля кінулі ў лодку стрэльбу, крыху пораху і харчоў. Хутка карабель зьнік у далячыні, і лодка з сям'ю няшчаснымі пасажырамі засталася адна сярод бязьмежнага акіяну. Гісторыя ня ведае, які быў лёс Гудсона і яго таварышоў: ці маленькую лодку расціснулі ледзяныя крыгі, ці-ж яна была патоплена разьюшанымі хвалямі? А магчыма падарожнікам пашанцавала дабрацца да берагу,—для таго, каб памерці тут галоднай сьмерцю?... Ніхто гэтага ня ведае...

Пагібель Гудсона вельмі ўразіла маракоў таго часу, сярод іх зьявілася легенда, што ў туманныя ночы з глыбіны Гудсонавай затокі на лодцы выплывае здань, якая паказвае рукой на поўнач.

Лёс экіпажу Гудсона, які ўзбунтаваўся, быў ня шмат лепшы, чым лёс самаго Гудсона. Страціўшы спрактыкаванага кіраўніка, карабель доўгі час насіўся ў акіяне. За гэты час выйшлі ўсе харчы. Прэснай вады таксама засталося нямнога. Мараплаўцы зьелі ўсё, што можна было зьесьці. Галодныя людзіператварыліся ў шкілеты і амаль паўжывымі дасягнулі берагоў Англіі.

Некаторыя матросы сказалі, што яны зрабілі з Гудсонам і ўрад аддаў іх вайсковаму суду. Аднак злачынцы ня былі пакараны. У Гудсона было шмат ворагаў, якія абвінавачвалі яго ў дэспатызьме і ўладалюбстве. Тым часам урад хутка нарыхтаваў экспэдыцыю, каб выратаваць Гудсона і яго таварышоў. Пад кіраўніцтвам Бютона і Інгрэма гэтая экспэдыцыя абсьледвала Гудсонаву затоку, але не знайшла ніякіх сьлядоў нешчасьлівых падарожнікаў. Але Бютон і Інгрэм прывезьлі ў Англію надзвычайна важныя весткі: яны гаварылі, што ў пратоцы, якую адкрыў Гудсон, прыліўная хваля ідзе з захаду,—значыцца, гэтая вада ўяўляе сабой пратоку,

якая злучае Вялікі і Атлянтычны акіян. Вядома, гэта была памылка. Назіраньне было зроблена няправільна, але гэтая памылка выклікала новую спробу знайсьці праход у Вялікі акіян.

VIII

Па сьлядох Гудсона—Бафін

Адкрыцьцё Гудсонам вялікай пратокі (якая аказалася затокай) і сьведчаньне экспэдыцыі ратунку, што прыліўныя хвалі ў Гудсонавай пратоцы ідуць з захаду, прымусілі ангельскі ўрад нарыхтаваць новую экспэдыцыю, каб знайсьці паўночна-заходні праход. Начальнікам гэтай экспэдыцыі быў прызначаны адзін з удзельнікаў Гудсонаўскай экспэдыцыі—капітан Бэйлот. У памочнікі Бэйлоту командыравалі наспрактыкаванага марака—Уільяма Бафіна. Лаўры экспэдыцыі дасталіся Бафіну—фактычна ён кіраваў паходам і зрабіў новыя адкрыцьці.

Бафін і Бэйлот, якія адправіліся ў 1615 г. на паўночны захад, дайшлі да 64° паўночнай шырыні. Прабыўшы ў Ледавітым моры ўсё лета, яны не знайшлі вольнага праходу на захад і былі прымушаны вярнуцца ў Англію. Аднак упэўненасьць, што гэты праход існуе, была такая вялікая ў Бафіна, што ён угаварыў урад нарыхтаваць новую экспэдыцыю. Увесну 1616 году Бэйлот і Бафін зноў былі ў Полярным моры. Яны прайшлі ў Дэвісаву пратоку, дасягнулі 73° паўночнай шырыні і адкрылі тут «Востраў Жанчын»: яго яны назвалі гэтак таму, што на ім сустрэлі некалькі эскімоскіх жанчын.

Адгэтуль Бэйлот і Бафін накіраваліся далей на поўнач. Пачынаючы з 75° паўночнай шырыні, перад імі адкрыўся вялізарны вадзяны прастор вольны ад лёду. Яны сьмела накіраваліся ўперад і за 78° дасягнулі уваходу ў пратоку, якая складала працяг вялізарнай затокі, якую яны толькі-што праехалі і якая потым атрымала назву Бафінавай затокі.

Павярнуўшы на захад, а потым на паўднёвы захад, Бэйлот і Бафін адкрылі некалькі астравоў і прайшлі міма Ланкастэрскай пратокі, якая, як мы цяпер ведаем, зьяўляецца галоўным уваходам у гэты паўночна-заходні праход. Але іменна каля ўваходу ў гэтую пратоку Бэйлот і Бафін пакінулі надзею адшукаць праход. Сярод экіпажу зьявілася цынга, і гэта прымусіла іх адмовіцца ад далейшага плаваньня і вярнуцца на бацькаўшчыну.

Вільям Бафін, які лічыўся ня толькі выдатным мараплаўцам, але і вучоным географам, прышоў да вываду, што калі праход з Атлянтычнага акіяну ў Вялікі і існуе, дык праплысьці ў яго і прайсьці праз яго вельмі цяжка таму, што ён мае шмат плывучага лёду.

Аўторытэтных слоў Бафіна было досыць, каб спыніць далейшыя пошукі паўночна-заходняга праходу. Нават узнагарода, якую ангельскі ўрад прызначыў за адкрыцьцё паўночна-заходняга праходу

ў колькасьці 25.000 фунтаў стэрлінгаў (200.000 руб.) не магло зьявіцца далейшым штурхачом. Толькі ў 1619 годзе дацкі мараплаўца Іенс Мунк яшчэ раз зрабіў спробу знайсьці гэты праход. Пра гэтую экспэдыцыю мы і скажам некалькі слоў.

IX

Экспэдыцыя Іенса Мунка

Дацкі мараплаўца Іенс Мунк, які сачыў за плаваньнем Гудсона і Бафіна, рашыў пайсьці па іх сьлядох. Ён спадзяваўся давесьці справу да канца. З 63-ма чалавекамі Мунк увесну 1619 году на двух караблёх накіраваўся на паўночны захад. Ён абагнуў Грэнляндыю, прайшоў Дэвісаву пратоку і Гудсонаву затоку і пайшоў па ёй далёка на захад.

Калі насталі восеньнія халады і мора пакрылася лёдам, Мунк спыніўся на зімаваньне. Зіма была надзвычайна суровая. Хутка амаль увесь экіпаж захварэў цынгой. У страшэнных пакутах людзі паміралі адзін за адным. Урэшце захварэў і сам Іенс Мунк. Ён доўга не здаваўся і стараўся палегчыць пакуты іншых, але ня вытрымаў і зваліўся.

Калі настала лета, з 64 чалавек жывымі засталіся толькі чатыры, ды і тыя былі падобны на жывых мерцьвякоў. Іенс Мунк ня думаў ужо плысьці далей, а рыхтаваўся да сьмерці. Ён ляжаў у сваёй каюце і пісаў тэстамант, просячы таго, хто знойдзе яго цела, «пахаваць па хрысьціянскаму абраду і перадаць яго дзёньнік дацкаму каралю».

Напісаўшы тэстамант, Мунк лёг на сьпіну і стаў чакаць сьмерці. Але трупны смурод, які ішоў ад памёршых таварышоў, быў нявыносны, і няшчасны з патугай выпаўз з каюты на палубу і лёг там, накрыўшыся адзеньнем, якое ён зьняў з нябожчыкаў.

На другі дзень на палубе пачуліся крокі, і Мунк убачыў двух сваіх спадарожнікаў, якія засталіся яшчэ жывымі. Яны зьнесьлі Мунка з карабля на зямлю і палажылі на траву. Быў ужо ліпень месяц, і ў палярнай тундры паказалася невялічкая траўка. Мунк прыпаў тварам да зямлі і стаў есьці траву і мох. Праз некалькі дзён ён адчуў сябе лепей. Таварышом пашанцавала злавіць у рэчцы некалькі рыб, з якіх яны зрабілі юшку. Потым дасталі стрэльбу з карабля і настралялі птушак. Здароўе усіх траіх стала крыху папраўляцца.

Парашылі накіравацца зноў да дому. Пасьля доўгай і ўпартай працы пашанцавала вызваліць судно ад ледзянога палону. Нябывалых патуг каштавала змораным падарожнікам высьці ў мора. Карабель працякаў, і ўсе трое амаль бязупынна адкачвалі ваду.

Падарожнікі толькі з вялікай цяжкасьцю маглі ставіць парусы і больш давяраліся ветру, які гнаў судно на поўдзень. Толькі ў верасьні, праз 9 тыдняў пасьля таго, як яны пакінулі зімоўку, две

ляжалі 60 мёртвых цел іх таварышоў, Мунк і яго два спадарожніка ўбачылі ў далячыні норвэскі берат. Бура прыгнала іх карабель у адзін фіорд Норвэгіі недалёка ад Бэргена і выкінула яго на бераг, але змораныя мораплаўцы былі бяз конца рады, што вярнуліся. Яны цалавалі зямлю і плакалі наўзрыд ад радасьці.

Пасьля экспэдыцыі Мунка плаваньне на поўнач спынілася амаль на 100 гадоў. Толькі ў пачатку XVIII веку пытаньне аб паўночным шляху ў паўднёвыя краіны зноў было пастаўлена на вырашэньне. Вырашаць яго на гэты раз узяліся рускія.

X

Руская экспэдыцыя для адшуканьня паўночна-ўсходняга праходу.—Экспэдыцыя Бэрынга

У той час, калі Заходняя Эўропа перажывала цэлы рад войнаў і сялянскіх паўстаньняў, якія ў Англіі скончыліся вялікай рэволюцыяй 1648 г.,— на Усходзе расла і мацнела новая дзяржава— Расія.

У пачатку XVIII сталецьця Расія таксама перажыла сваю эпоху «смутного времени», пасьля якога склалася ў вялікую дзяржаву. У гэты час у Расіі быў ужо досыць значна разьвіты гандлёвы капітал. і рускія купцы вялі гандаль з аднаго боку з краінамі заходняй Эўропы, а з другога—з краінамі ўсходу.

Другі цар з дому Раманавых—Аляксей Міхайлавіч, праводзячы політыку гандлёвага капіталу, стаў марыць пра магчымасьць «хадзіць караблямі ў Індыю для пахучага зельля і гародніны». З гэтай мэтай ён парашыў з дапамогай голяндзкіх майстароў пабудаваць флёт на Касьпійскім моры і адшукаць марскі шлях з Касьпія ў Індыю (у той час рускія яшчэ ня ведалі, што Касьпійскае мора ўяўляе сабой замкнуты басэйн). Паўстаньне Сьцяпана Разіна перашкодзіла выкананьню гэтага пляну.

Сын цара Аляксея—Пётра Вялікі—у сваю чаргу з малых гадоў зацікавіўся Індыяй і Кітаем. Ад голяндцаў, з якімі Пётра вадзіў знаёмства, ён чуў многа апавяданьняў пра багацьці Індыі і ведаў пра спробу бацькі «рабіць караблі і навігацыю на Касьпійскім моры».

Пад уплывам гэтых апавяданьняў у 1715 годзе Пётра паслаў пасольства ў Бухару і Хіву пад кіраўніцтвам Бэковіча-Чэркаскага. Ён даручыў яму «прасіць у хана хівінскага суднаў для плаваньня па Аму-дар'і» рацэ ў Індыі». У тым-жа 1715 годзе Пэтра адаў загад пасланьніку ў Пэрсіі Валынскаму «выведаць, якія, дзе ў мора Касьпійскае рэкі вялікія ўпадаюць, і да якіх месц па тых рэках можна ехаць ад мора, і ці няма якой-небудзь ракі з Індыі, якая-б упадала ў гэтае мора».

Аднак воднага шляху ў Індыю ні праз Хіву, ні праз Бухару не аказалася, а сухаземная дарога праз гэтыя краіны была вельмі небясьпечнай і цяжкай. І вось перад Пётрам паўстала пытаньне аб

паўночным шляху ў паўднёвыя краіны. Ён ведаў аб пошуках ангельцамі і голянцамі паўночна-ўсходняга праходу і парашыў працягнуць гэтыя спробы.

У 1720 г. Пётра загадаў нарыхтаваць у Архангельску экспэдыцыю для плаваньня і дасьледваньня берагоў Сібіру на ўсход ад Архангельску. Невядома, аднак, ці была нарыхтавана гэтая экспэдыцыя, таму што ніякіх дакумантаў аб ёй да нашага часу не захавалася.

У гэты-ж час Пётра запрасіў на рускую службу вядомага дацкага мараплаўца Вітуса Бэрынга. Пётра меў намер даручыць яму выкананьне сваіх плянаў. Бадай што самай галоўнай прычынай запрашэньня Бэрынга было тое, што ён «у Ост-Індыі быў і абыходжаньне ведае».

Незадоўга да сваёй сьмерці Пётра сам выпрацаваў падрабязны плян экспэдыцыі на поўнач, якая павінна была раней за ўсё вырашыць пытаньне аб тым,—«ці злучаецца Азія і Амэрыка разам, ці-ж, наадварот, яны разлучаны адна ад аднэй пратокаю».

Нарыхтоўваць гэтую экспэдыцыю распачалі ў 1723 годзе. Начальнікам экспэдыцыі быў прызначаны Бэрынг. З тэй прычыны, што спробы ангельцаў і голяндцаў трапіць ў Карскае мора і да берагоў Сібіру з заходу скончыліся няўдачай, Пётра рашыў пачаць плаваньне з усходу. Для гэтага Бэрынг павінен быў пабудаваць ў Ахоцку ці на Камчатцы два судны і на іх адправіцца на пошукі паўночна-ўсходняга праходу.

З розных прычын экспэдыцыя была нарыхтавана толькі ў 1725 годзе ўжо пасьля сьмерці Пётры. Бэрынг пабудаваў на Камчатцы два невялікія судны і 13-га ліпеня 1728 году вышаў з Петрапаўлаўскай гавані на Камчатцы ў акіян, трымаючы курс на паўночны ўсход. Капітанам другога судна быў лейтэнант Аляксей Чырыкаў, адзін з першых выдатных рускіх мараплаўцаў.

Плывучы на поўнач, Бэрынг адкрыў востраў, які ён назваў востравам Ляўрэнцыя, і 16-га жніўня прайшоў праз пратоку, што аддзяляе Азію ад Амэрыкі. Ідучы ўздоўж азіяцкага берагу, Бэрынг ня бачыў амэрыканскага і таму ня думаў, што ідзе па пратоцы. Потым гэтая пратока была названа ангельскім мараплаўцам Кукам Бэрынгавай, хоць сам Бэрынг і не падазраваў свайго адкрыцьця

Дасягнуўшы 65° паўночнай шырыні, Бэрынг павярнуў назад. Ён баяўся трапіць у сфэру полярнага лёду. Перазімаваўшы на Камчатцы, Бэрынг увесну 1732 г. зноў вышаў у акіян і ўзяў курс на паўднёвы ўсход, але «з прычыны слабага судна і дрэннага такеляжу» быў прымушаны вярнуцца на Камчатку.

4-га чэрвеня 1741 г. Бэрынг і Чырыкаў зноў выправіліся ў плаваньне на двух суднах «Пётра» і «Павел», якія былі для гэтага спэцыяльна пабудаваны. Яны ўзялі з сабой харчоў на 6 месяцаў. Два тыдні яны плылі добра. Потым моцны туман і навальніца разлучылі караблі, і Чырыкаў, пасьля некалькіх дзён пошукаў Бэрынга ў моры рашыў плысьці далей ужо адзін. Плывучы ўвесь час на ўсход, ён

11-га ліпеня заўважыў на моры адзнакі блізкай зямлі, і праз тры дні сапраўды ўбачыў перад сабою «высокія горы і лес». Гэта быў бераг Паўночнай Амэрыкі...

Прабыўшы на Амэрыканскім беразе 10 дзён Чырыкаў парашыў вярнуцца на Камчатку. Але яго карабель быў хутка захоплены навальніцай, якая аднесла яго далёка на поўнач. Кончыліся запасы прэснай вады і харчоў. Экіпаж харчаваўся толькі сухарамі ды алеем. Ад недахвату харчоў зьявілася цынга. У верасьні цынгой захварэў сам Чырыкаў і яго памочнік лейтэнант Чыхачоў. 6-га кастрычніка Чыхачоў памёр, а 10-га кастрычніка памёр астраном. Дэліль-дэ-ля Кройер. Але ў гэты, дзень карабель увайшоў у Авачынскую губу на Камчатцы. З 70-ці чалавек экіпажу зьвярнулася назад толькі 49.

Лёс самага Бэрынга і яго спадарожнікаў быў яшчэ больш жудасны. Прашукаўшы Чырыкава ў тумане двое сутак, Бэрынг узяў курс не на ўсход, а на паўночны ўсход. Доўга не сустракаючы ніякай зямлі, Бэрынг зьмяніў курс і паплыў на ўсход. 20-га ліпеня ён адкрыў востраў, які назваў вострававам Ільлі. Гэтым-жа імем ён назваў высокую гару на беразе вострава.

Плывучы ў хмарнае надвор'е і дождж. Бэрынг адкрыў яшчэ вялікі гарысты востраў. Напэўна гэта быў востраў Кадзьяк. Потым Бэрынг адкрыў яшчэ групу невялікіх астравоў, якім ён даў назву Еўдакіеўскія. Пераканаўшыся, што амэрыканскі контынэнт адыходзіць далёка на поўнач, Бэрынг 10-га жніўня парашыў плысьці назад на Камчатку. У гэты час на караблі было 26 чалавек хворых цынгой. Прэснай вады заставалася ўсяго 20 бочак. З гэтай прычыны Бэрынг зноў узяў курс на поўнач, каб прыстаць да берагу і папоўніць запас вады.

30-га жніўня ён убачыў перад сабою мноства астравоў, за якімі вырысоўваўся амэрыканскі бераг. Па імені матроса Шумагіна, які памёр у гэты дзень і быў пахаваны на адным з гэтых астравоў, Бэрынг назваў усе гэтыя астравы Шумагінскімі.

Сам капітан у гэты час таксама быў хворы на цынгу. Моцны заходні вецер прымусіў яго прастаяць у водах Шумагінскіх астравоў цэлы тыдзень, і толькі 6-га верасьня Бэрынг адправіўся на захад, на Камчатку.

24-га верасьня ён адкрыў Алеуцкія астравы. У гэты час на моры распачалася моцная навальніца. 17 дзён яна калаціла карабель і аднесла яго зноў на ўсход. Каманда была страшэнна змораная і амаль палову яе складалі хворыя.

Адзінаццатага кастрычніка навальніца спынілася і Бэрынг зноў узяў курс на Камчатку. Туды было ня менш як 3000 кілёмэтраў. Тым часам на судне заставалася ўсяго толькі 15 бочак вады і невялікі запас харчоў. Парашылі зноў узяць курс на поўнач да амэрыканскага берагу. У гэты час Бэрынг так дрэнна адчуваў сябе, што ня мог даваць ніякіх загадаў. Становішча экіпажа было ня

лепшае—матросы не маглі працаваць, таму што ўсе хварэлі цынгай. Кожны дзень памірала па 2-3 чалавекі. Снасьці зусім знасіліся. Сухары канчаліся.

Каманда была ахоплена адчаем і пачала рыхтавацца да галоднай сьмерці сярод акіяну.

Першага лістапада нечакана падзьмуў усходні вецер. А чацьвертага лістапада мораплаўцы ўбачылі перад сабой абрысы гарыстай зямлі. «Немагчыма апісаць,—гаворыць дасьледчык прыроды Стэлер, што ехаў з Бэрынгам,—якая вялікая была радасьць усіх нас, калі мы ўбачылі зямлю. Тыя, хто ўжо паміраў, выпаўзьлі на палубу, нават хворы Бэрынг прасіў вынесьці яго з каюты. Усе думалі, што карабель падыходзіць да Камчаткі...».

Аднак хутка падарожнікам прышлося расчаравацца. Гэта была не Камчатка, а невядомы пустынны востраў, які потым назвалі востравам Бэрынга.

Бэрынг думаў, што ён знаходзіцца недалёка ад Авачынскай губы. Таму ён загадаў кінуць якар і высадзіцца на бераг. Аднак гнілы канат ня мог утрымаць судна і лопнуў. Судно было падхоплена бурунамі, якія панесьлі яго пад бераг, паднімаючы і ўдараючы аб скалы і каменьні. На шчасьце сьпераду аказалася невялікая бухта з пяшчаным дном, і карабель спыніўся на мелкім месцы за паўкілёмэтры ад берагу.

На другі дзень, сёмага лістапада, усе, хто мог, з вялікай цяжкасьцю спусьцілі на ваду шлюпку і паехалі на бераг. Голыя скалы сустрэлі іх. У далячыні ўзвышаліся горы, пакрытыя сьнегам. Ніякіх адзнакаў чалавечага жыльля. Толькі палярныя пясцы траплялiся на кожным кроку і зусім не баяліся людзей.

На вялікую радасьць маракоў, якія высадзіліся на бераг, яны знайшлі крыніцу чыстай вады і некалькі выкінутых морам дрэў. Наступалі халады, і мораплаўцы парашылі зімаваць на востраве. Пачалі капаць зямлянкі, а потым туды перанесьлі ўсіх хворых.

Хутка наступіла зіма. Хворыя на цынгу папраўляліся вельмі дрэнна, бо прыходзілася карміцца амаль выключна сухарамі і мясам пясцоў. Сьмерць касіла аднаго марака за адным. 8-га сьнежня 1741 году памёр і сам Бэрынг.

Сьмерць кіраўніка экспэдыцыі зрабіла на ўсіх цяжкае ўражаньне. У гэты час з 80-ці чалавек, якія ехалі з Бэрынгам, засталося жывымі ўсяго 46. З вялікаю цяжкасьцю гэтыя 46 чалавек перазімавалі зіму.

Увесну 1742 году яны пераканаліся, што знаходзяцца не на Камчатцы, а на востраве.

Парашылі пабудаваць з разьбітага карабля невялікі бот і на ім плысьці на Камчатку. Бот зрабілі ў жніўні, і 13-га жніўня мораплаўцы паднялі якар, разьвітаўшыся з магілай свайго капітана. Праз 2 тыдні бот шчасьліва прыбыў на Камчатку, у Авачынскую губу. На Камчатцы лічылі, што яны даўно загінулі.

Рускія на поўначы

Адкрыцьцё пратокі, якая аддзяляе Азію ад Амэрыкі, складала толькі адну палову пытаньня аб паўночна-ўсходнім праходзе. Трэба было яшчэ адкрыць шлях ад берагоў Новай Зямлі і вострава Вайгача на Ўсход—уздоўж берагоў Сібіру да пратокі, якую адкрыў Бэрынг. Гэтую задачу і павінна была вырашыць «Вялікая Паўночная Экспэдыцыя», якая была нарыхтавана ў 1733 годзе. Экспэдыцыі была пастаўлена вялізарная задача—дасьледваць і апісаць усё паўночнае узьбярэжжа Расіі і Сібіру ад Архангельска да Бэрынгавай пратокі.

З тэй прычыны, што доўгае плаваньне ў кароткае палярнае лета па Ледавітым моры немагчыма дасьледваньне парашылі зрабіць па частках. Адна партыя павінна была дасьледваць морскі шлях ад Архангельску да вусьцяў ракі Обі, другая—апісаць шлях ад вусьця Обі да Енісея, трэцяя—ад Енісея да Лены і ўрэшце чацьвертая—дасьледваць заключны вучастак шляху ад Лены да Бэрынгавай пратокі.

У 1734 годзе з Архангельску вышлі лейтэнанты Паўлаў і Мураўёў. А з Табольску ў вусьце Обі спусьціўся лейтэнант Овцын. У наступным 1735 годзе з вусьця Лены на захад да Енісею накіраваўся ўздоўж узьбярэжжа лейтэнант Прончышчаў. Адначасна з Прончышчавым з вусьця Лены на ўсход вышаў капітан Ласініус. Ён хутка памёр ад цынгі, і начальства над яго экспэдыцыяй перайшло да лейтэнанта Зьмітра Лапцёва.

У 1736 годзе лейтэнанты Малыгін і Скуратаў былі пасланы на боце працягваць дасьледваньні Паўлава і Мураўёва.

Малыгін і Скуратаў дасягнулі Карскай губы праз Югорскі шар. Перазімаваўшы ў Карскай губе, на другое лета яны першы раз абагнулі паўвостраў Ямал. Адтуль яны прайшлі ў Обскую губу і падняліся па Обі да Бярозава. У 1738 годзе Скуратаў прыплыў назад з вусьця Обі ў Архангельск.

Лейтэнант Овцын, у сваю чаргу, пасьля вельмі цяжкага плаваньня з вусьця Обі на ўсход дабраўся да вусьця Енісею і сфотографаваў узьбярэжжа.

Лейтэнант Прончышчаў, на якога было ўскладзена дасьледваньне ўзьбярэжжа ад вусьцяў Лены да Енісею, быў менш шчасьлівы чым яго таварышы. Ён ня вытрымаў цяжкасьцяй палярнага плаваньня і памёр ад цынгі ў дарозе, недалёка ад вусьця ракі Алянёк. Пасьля яго сьмерці начальства над экспэдыцыяй прыняў штурман Чэлюскін.

Чэлюскін абсьледваў ўзьбярэжжа Таймырскага паўвострава, а ў 1742 годзе зрабіў вялікае контынэнтнае падарожжа ўздоўж берагу Таймырскага паўвострава. 19-га мая 1742 году ён дасягнуў самага паўночнага мысу гэтага паўвострава, які ляжыць на

77°/o 34' паўночнай шырыні і зьяўляецца самым паўночным краем азіяцкага контынэнту. Потым гэты мыс атрымаў назву мыса Чэлюскіна.

У той час, калі Чэлюскін дасьледваў узьбярэжжа Таймырскага паўвострава, браты Харытон і Зьміцер Лапцевы былі заняты дасьледваньнем узьбярэжжа ўсходняй Сібіры. Харытон Лапцеў праплыў ад Хатанскай затокі да ракі Таймыр і, спусьціўшыся па ёй, прыбыў да ўзьбярэжжа Таймырскай затокі. Улетку 1741 годзе Харытон Лапцеў сустрэў Чэлюскіна між вусьцямі рэк Пясіны і Таймыра.

У гэты-жа час Зьміцер Лапцеў, які адправіўся з вусьцяў Лены на ўсход да Бэрынгавай пратокі пасьля надзвычайна цяжкага плаваньня дабраўся да астравоў, якія ён назваў «Мядзьвежымі», з тэй прычыны, што там было шмат белых мядзьведзяў. Потым ён праплыў да вусьця ракі Колымы, робячы здымку ўсяго ўзьбярэжжа ўсходняй Сібіры. У 1742 годзе ён адправіўся з вусьця Колымы далей на ўсход, але дабраўся толькі да мысу «Баранаў Камень». На ўсход ад гэтага мысу былі непраходныя вадзяныя палі, і Лапцеў быў прымушаны вярнуцца назад.

Зьміцер Лапцеў праплаваў па Ледавітым моры 5 гадоў. Увесь гэты час ён і яго спадарожнікі былі зусім адрэзаны ад сьвету. За сваё дасьледваньне Лапцеў атрымаў чын капітана, а потым контр-адмірала. Пазьней у пашану Харытона і Зьмітра Лапцевых усё паўночна-ўсходняе сібірскае мора было названа «морам братоў Лапцевых».

Экспэдыцыямі братоў Лапцевых і Чэлюскіна канчаецца дасьледваньне паўночнага ўзьбярэжжа азіяцкага контынэнту рускімі дасьледчыкамі XVIII сталецьця.

XII

За пушным зьверам на поўнач

У заваёве поўначы вялікую ролю адыгрывалі і рускія прамыслоўцы зьвераловы. Яшчэ ноўгародцы ў XII і XIII стал. «хадзілі» на выспы сьцюдзёнага мора біць марскага зьвера, а прамыслоўцы-паморы яшчэ раней за Вілёгбі і Барэнца адкрылі новую зямлю, якой яны далі назву *Матка*. Рускія прамыслоўцы бывалі і на Шпіцбэргене і на іншых астравах Ледавітага мора. Многа гінула гэтых прамыслоўцаў у хвалях Ледавітага мора, і сярод сьнегу нупрыветных палярных астравоў на Новай Зямлі нярэдка сустракаюцца старажытныя крыжы, якія пастаўлены на магілках невядомых гэрояў поўначы. Гісторыя не захавала для патомкаў назвы гэтых нязьлічоных ахвяр халоднай поўначы, і ніхто ня ведае, якія пакуты пераяжывалі яны...

Адным з такіх піонэраў поўначы быў сібірскі казак Мяркурый Вагін. На чале атраду ў 11 чалавек Вагін у 1711 годзе накіра-

:аўся в Якуцку на поўнач. Дабраўшыся да Усьць-Янску, Вагін у маі 1712 г. выехаў са сваімі таварышамі на сабаках па лёдзе ў мора. У яго ня было з сабой ні карты ні компаса, і наогул ніякіх прыстасаваньняў, якімі запасаюцца падарожнікі.

12 дзён ехаў Вагін з таварышамі па бяскрайным лёдзе на поўнач, пакуль ня ўбачыў наперадзе вялікі востраў. Гэта быў адзін з тых астравоў, якія потым атрымалі назву Ляхаўскіх, ад імя якуцкага прамыслоўцы Ляхава, які іх адкрыў.

З гэтага вострава казакі заўважылі недалёка ў моры другі востраў, але, таму што ў іх ня было дастаткова харчоў, Вагін рашыў вярнуцца на контынэнт з тым, каб зрабіць запас рыбы, і на другую зіму плысьці на поўнач.

Едучы назад да сібірскага берагу, падарожнікі, зьнішчыўшы рэшту харчоў, пачалі забіваць сабак, на якіх яны ехалі. Хутка паелі сабак. Зморaныя і галодныя казакі з вялікай цяжкасьцю дабраліся да ўзьбярэжжа і тут пражылі ўсё лета. Яны карміліся рыбаю і дзікімі гусямі і падрыхтоўвалі харчы для новага падарожжа на поўнач.

Вагін рашыў, як толькі мора замерзьне, пешкам накіравацца па лёдзе як мага далей на поўнач. Але гэтыя пляны ня зьдзейсьніліся. Спадарожнікі Вагіна баяліся новага вандраваньня на поўнач. Іх палохала галодная сьмерць сярод палярнай пустыні, і яны ўрэшце зрабілі змову супроць Вагіна і забілі яго. Разам з ім яны забілі сына Вагіна і яшчэ аднаго казака, які стаў на бок Вагіна.

Зрабіўшы злачынства, казакі накіраваліся назад у Усьць-Янск. Калі ў іх пачалі пытацца, куды падзеўся Вагін і яго сын, казакі адказвалі нявыразна, што ён загінуў у моры. Аб востраве, які адкрыў Вагін, казакі не ўспаміналі, бо баяліся, каб іх зноў не паслалі пад кіраўніцтвам якога-небудзь іншага казака на гэты самы востраў.

Праўда аб трагічнай сьмерці адважнага шукальніка новых земляў на поўначы стала вядомай толькі праз шмат гадоў.

XIII

„Шукальнік“ паўночнага шляху ў Індыю—Мікіта Шалаураў

Пасьля Мяркурыя Вагіна ў Ледавітае мора, каб адкрыць «новыя землі», хадзіў ўсьцюскі прамысловец Мікіта Шалаураў. Шалаураў займаўся паляўніцтвам на поўначы і наважыўся «адшукаць праход з Атлянтычнага акіяну ў Вялікі і адкрыць морскі шлях праз Паўночны Ледавіты акіян у Індыю».

Разьлічваючы адкрыць гэты шлях, Шалаураў разам з тым спадзяваўся знайсьці на малавядомых астравох акіяну мамантавыя клыкі, якія прадаваліся за дарагую цану ў Кітай.

Атрымаўшы дазвол ад ураду, Шалаураў запрасіў да сябе ў компанію прамыслоўца Бахава. Яны на ўласныя сродкі пабудавалі

на рацэ Лене невялікае двухмачтавае судно. У 1760 годзе яны спусьціліся на ім у акіян. Праплыўшы ўздоўж берагу да вусьця ракі Яны, Шалаураў убачыў, што мора пакрыта плывучымі ільдамі. Ён парашыў спыніцца тут зімаваць, каб увесну наступнага году ехаць далей на ўсход.

На наступны 1761 год мора ачысьцілася ад лёду толькі ў ліпені. Ня трацячы ні аднаго дню, Шалаураў выйшаў з вусьця Яны ў вусьце мора і праплыў на ўсход. У першых лічбах верасьня ён абагнуў Сьвяты Нос, прайшоў міма вусьця Індыгіркі і шчасьліва мінуў вусьце Алазеі.

Дайшоўшы да вусьця Колымы, Шалаураў сустрэў непраходныя ледзяныя палі і прымушаны быў спыніцца на другую зімоўку. Ён пабудаваў на беразе хату, і пасяліўся ў ёй са сваімі спадарожнікамі. Дзікія алені чародамі даверліва прыходзілі да зімоўкі адважных мараходаў і Шалаураў з таварышамі ў ахвоту карміліся іх мясам.

Ня гледзячы, аднак, на тое, што недахвату ў харчох ня было, шмат хто хварэў цынгой, а кампаньён Шалаурава—Іван Бахаў—памёр у канцы зімоўкі. Сьмерць таварыша зрабіла вялікае ўражаньне на Шалаурава, але ён не пакінуў пачатай справы, і ў летку 1762 году паплыў далей на ўсход. Аднак, хутка судно было зацёрта лёдам. Льды панесьлі яго на паўночны захад, і толькі праз тыдні два Шалаураву пашанцавала выбрацца з ледзянога палону і плысьці далей. Але і ў гэтае лета ён пасьпеў дайсьці толькі да Чаунскай губы, якая знаходзілася на заходнім баку. Шэлагскага мысу. Да Шалаурава ніхто з рускіх мараходаў не заходзіў так далёка на ўсход!..

У Чаунскай губе супроць вусьця ракі Пахлі, судно Шалаурава трапіла на мелкае месца. З вялікай цяжкасьцю пашанцавала зьняць яго адтуль, але аб далейшым плаваньні не магло ўжо быць і гутаркі. Стаяў канец верасьня і прыходзілася клапаціцца аб зімоўцы. Чаунская губа была бязьлесная і таму Шалаураў парашыў вярнуцца на старую зімоўку ў вусьце Колымы.

Перазімаваўшы трэцюю зіму на поўначы, Шалаураў думаў ужо і на чацьверты год працягваць плаваньне, але яго спадарожнікі часткай разьбегліся, а тыя, якія засталіся, патрабавалі вярнуцца да дому. Шалаураў быў прымушаны вярнуцца.

Але ён не пакінуў свайго пляну адкрыць паўночны шлях у Індыю. Ён накіраваўся ў Пецярбург (Ленінград) прасіць урадавай дапамогі і, атрымаўшы дапамогу, у 1764 годзе ён зноў выправіўся ў плаваньне па Ледавітым моры.

На гэты раз Шалаураў ужо не вярнуўся. Ён загінуў з усім сваім экіпажам у палярнай пустыні недалёку ад Шэлагскага мысу.

У 1823 годзе мічман Мацюшкін, таварыш і сябар Пушкіна, які прыняў удзел у экспэдыцыі да паўночных берагоў Сібіры і ў Ле-

давітае мора пад начальствам Урангеля, знайшоў блізка каля Шэлагскага мысу рэшткі нейкага судна, разбураную хатку і чалавечыя косьці. Гэта напэўна былі рэшткі Шалаураўскай экспэдыцыі.

XIV

У краіну мамантаў

Нешчасьлівы лёс Мікіты Шалаўрава не спалохаў, аднак, іншых сібірскіх прамыслоўцаў. Калі мінула 5 гадоў пасьля зьнікненьня Мікіты Шалаурава, другі якуцкі прамысловец—Іван Ляхаў—нарыхтаваў у сваю чаргу экспэдыцыю на поўнач.

Ляхаў, займаючыся паляўніцтвам на пушных зьвяроў на поўначы Сібіры, бываў на Сьвятым Носе і ў часе аднэй зімоўкі бачыў вялікую чараду аленяў, якая ішла з поўначы па лёдзе. Парашыўшы даведацца, адкуль ішлі гэтыя алені, Ляхаў накіраваўся на сабаках на поўнач. Праз некалькі дзён вандраваньня па лёдзе, ён адкрыў некалькі астравоў, на якіх знайшоў вялікую колькасьць мамантавай косьці. Гэтыя астравы атрымалі назву Ляхаўскіх, і сюды пачалі езьдзіць за мамантавай косьцю. Ляхаў думаў дасьледваць Ледавітае мора яшчэ далей на поўнач, але ў яго ня было добрага судна, на якім можна-б было зрабіць гэтую экспэдыцыю.

XV

Апошнія спробы рускіх адшукаць паўночны шлях у Вялікі акіян

Плаваньне рускіх прамыслоўцаў па паўночных морах і экспэдыцыя Бэрынга паказалі, што паўночна-ўсходні шлях у Вялікі акіян існуе. Адкрыцьцё гэтае было вельмі важнае. Апроч таго, што паўночна-ўсходнім шляхам рускія маглі плаваць у Кітай і Індыю, у XVIII сталецьці гэты шлях набыў для іх яшчэ новае значэньне.

Пасьля таго, як Бэрынг і Чырыкаў адкрылі заходнія берагі Паўночнай Амэрыкі і вельмі многа астравоў, на якіх вадзіліся морскія коцікі, бабры, пясцы і іншыя каштоўныя пушныя зьвяры, рускія прамыслоўцы пачалі езьдзіць да берагоў Амэрыкі і на амэрыканскія востравы паляваць на морскага зьвера.

У 1776 годзе на амэрыканскіх астравох і на Алясцы былі заснаваны рускія колёніі, а ў Пецярбурзе ўзьнікла «расійска-амэрыканская гандлёва-прамысловая компанія».

Аднак зносіны з гэтымі заакіянскімі ўладаньнямі Расіі былі вельмі цяжкімі. Для таго, каб туды трапіць з Пецярбурга морам, трэба было аб'ехаць палову зямной кулі ці карыстацца сухаземнай дарогай праз Сібір, а адтуль праз Ахоцк морам. Але ў Ахоцку ня

было добрых суднаў, ды будаваць іх там было вельмі цяжка, таму што ня было майстроў.

Неабходнасьць больш кароткага морскага шляху з Расіі на Далёкі Ўсход і ў рускія амэрыканскія ўладаньні зноў паставілі пытаньне аб паўночна-ўсходнім праходзе. Палкім абаронцай паўночна-ўсходняга морскага шляху зьявіўся Ламаносаў, геніяльны селянін-самавучка, сам родам з поўначы. У 1763 годзе Ламаносаў напісаў вялікі артыкул: «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного прохода Сибирским Океаном в Восточную Индию».

Часткова па настойлівасьці Ламаносава ў 1765 годзе рускі ўрад нарыхтаваў экспэдыцыю пад кіраўніцтвам капітана Чычагова, каб адкрыць паўночна-ўсходні шлях. Але экспэдыцыю затрымаў лёд і Чычагоў прымушаны быў вярнуцца ў Архангельск.

Дзякуючы таму, што ўсе спробы прабрацца ў Карскае мора праз Югорскі Шар і Карскія вароты заўсёды канчаліся няўдачай, рускія мараходы і сам Ламаносаў думалі, што плаваньне на ўсход палегчыцца выбарам маршруту навокал Новай Зямлі. Прамыслоўцы часта абгіналі Новую Зямлю і даходзілі да яе крайняга паўночнага мысу, які яны звалі «Даходы», і які Барэнц назваў Мысам Жаданьня.

На поўначы Новай Зямлі сапраўды лёду было менш, чым каля вострава Вайгача. Але берагі Новай Зямлі былі зусім невядомы, і пра самы востраў ведалі толькі па апавяданьнях прамыслоўцаў.

З гэтай прычыны ў 1768 годзе на сродкі багатага архангельскага купаца Барміна была нарыхтавана першая руская экспэдыцыя на Новую Зямлю пад кіраўніцтвам штурмана Размыслова. Размыслову было даручана зрабіць дасканалае апісаньне навазямельных берагоў і высьветліць, ці можна плаваць на ўсход ад Новай Зямлі.

Размыслоў перазімаваў на Новай Зямлі, дасьледваў пратоку Матачкін Шар і ўлетку 1769 году вышаў у Карскае мора, каб плысьці на ўсход. З 14-ці чалавек, якія паплылі з Размысловым на Новую Зямлю, ў часе зімоўкі памерла ад цынгі і недахватаў 7 чалавек. З 7-ю спадарожнікамі, якія засталіся, Размыслоў сьмела накіраваўся на ўсход, але на другі-ж дзень яго судно апынулася сярод густога лёду. Ільдзіны націралі з усіх бакоў, і экспэдыцыя з вялікай цяжкасьцю пашанцавала схавацца ў невялікай затоцы крыху на поўнач ад Матачкінага Шара.

Размыслоў даў гэтай затоцы назву «Незнаёмая».

З Незнаёмай затокі Размыслоў зноў спусьціўся ў Матачкін Шар і хацеў яшчэ раз зрабіць спробу плысьці на ўсход праз Карскае мора, але яго судно было вельмі памята лёдам і ўжо было няпрыгодна для далейшага плаваньня.

На шчасьце Размыслова і яго спадарожнікаў прамыслоўцы, якія прыбылі на Новую Зямлю, трапанавалі ім перабрацца да іх

на лодку, і ў верасьні 1769 году падарожнікі шчасьліва вярнуліся ў Архангельск.

Гэта была апошняя ў XVIII стагодзьдзі спроба рускіх адшукаць паўночна-ўсходні праход у Вялікі акіян. Пасьля гэтага настаў доўгі перапынак у гісторыі полярных плаваньняў. Холад і полярныя ільды аказаліся переможцамі чалавека. Але гэтая перамога сьляпых стыхійных сіл была часоваю.

XVI

Зноў паўночна-заходні праход.—Экспэдыцыя Коцэбу на караблі „Рурык"

У канцы XVIII сталецьця здарылася Вялікая рэволюцыя ў Францыі. Усьлед за рэволюцыяй прайшлі наполеонаўскія войны, у якіх прыняла ўдзел і Англія. Пра поўнач перасталі думаць. Нават Расія, якая была больш за ўсіх зацікаўлена ў паўночным шляху, спыніла нарыхтаваньне новых экспэдыцый.

Але, як толькі наполеонаўскія войны былі скончаны, Расія зноў парашыла распачаць пошукі паўночнага шляху ў Вялікі акіян. Расіі гэты шлях быў патрэбен ня столькі для плаваньня ў Кітай і Індыю, колькі для таго, каб устанавіць простыя зносіны са сваімі паўночна-амэрыканскімі колёніямі і Камчаткай. У гэты час рускія паўночна-амэрыканскія калёніі давалі ўжо невялікі прыбытак. Адтуль тысячамі ішлі каштоўныя шкуры морскіх котікаў, баброў, пясцоў, цюленяў, многа маржовага, цюленявага і кітовага сала і маржовых клыкоў. Колёністы патрабавалі ў абмен за гэтыя тавары хлеб, порах, матэрыі, але ўсё гэта прывозіць з Расіі ў Амэрыку праз Сібір было вельмі цяжка.

З гэтай прычыны яшчэ ў канцы XVIII сталецьця з Пецярбургу ў паўночна-амэрыканскія колёніі пачалі пасылаць караблі з таварамі, але гэтыя караблі павінны былі спускацца далёка ў паўднёвае паўкульле, агінаць Паўднёвую Амэрыку і потым зноў падымацца на поўнач да Аляскі. Гэта патрабавала шмат часу.

Вось чаму перад урадам паўстала пытаньне аб паўночным шляху на ўсход.

Але мы бачылі, што ўсе спробы трапіць з Архангельску на ўсход у Бэрынгаву пратоку былі няўдалымі. Полярны лёд сустракаў сьмельчакоў і халоднай сьцяною перагароджваў дарогу. Тады зноў было пастаўлена пытаньне аб паўночна-заходнім праходзе.

«Калі нельга прайсьці паўночна-ўсходнім шляхам міма берагоў Сібіры, трэба зрабіць спробу знайсьці паўночны шлях ад Бэрынгавай пратокі ўздоўж паўночных ускраін Амэрыкі».

Так думаў дзяржаўны канцлер Н. П. Румянцаў, які цікавіўся і геаграфічнымі пытаньнямі.

Ангельцы панесьлі ня мала ахвяр, шукаючы паўночна-ўсходні праход. Каб быць больш шчасьлівым за ангельцаў, трэба пачаць

справу з другога канца. Ангельцы шукалі паўночна-заходні праход з боку Эўропы,—значыцца, трэба зрабіць спрабу знайсьці яго з боку Азіі, гэта значыць ад Бэрынгавай пратокі.

З гэтай мэтай у 1815 годзе Румянцаў нарыхтаваў на ўласныя сродкі экспэдыцыю пад кіраўніцтвам капітана Коцэбу. Пад яго-ж кіраўніцтвам у Фінляндыі быў пабудаваны спэцыяльны карабель «Рурык». Экіпаж яго складаўся з капітана, 2-х лейтэнантаў, 3-х штурманаў, 22-х матросаў, доктара, мастака і 2-х дасьледчыкаў прыроды, з якіх адзін малады нямецкі вучоны і поэт Адальбэрт Шаміссо.

30-га ліпеня 1815 году «Рурык» вышаў з Кроншгацкага порту і накіраваўся ў Атлянтычны акіян. Коцэбу абагнуў Паўднёвую Амэрыку, перасек увесь Вялікі акіян з поўдня на поўнач і 19-га чэрвеня 1816 году прыплыў на Камчатку. Такім чынам, патрэбен быў цэлы год, каб з Кроншгату дабрацца паўднёвым шляхам да Камчаткі.

Зараз-жа, як толькі прыбылі на Камчатку, Коцэбу стаў рыхтавацца плысьці на поўнач. У палове ліпеня «Рурык» вышаў з Бэрынгава мора, а ў канцы ліпеня быў ўжо ў Ледавітым моры і накіраваўся на ўсход. Аднак хутка «Рурык» быў захоплены моцнай навальніцай, і Коцэбу быў прымушаны ісьці на востраў Упалашку, дзе была руская колёнія, для рэмонту.

У ліпені 1817 году Коцэбу зноў адправіўся ў Ледавітае мора, і на гэты раз яму не пашанцавала знайсьці праход міма паўночных берагоў Амэрыкі. Абагнуўшы паўвостраў Аляску, ён адкрыў вялікую затоку, якая далёка ішла на ўсход. Гэтую затоку, якую потым назвалі затокай Коцэбу, сам Коцэбу лічыў пратокай, што вядзе да берагоў Грэнляндыі. Падарожнік паўтарыў тут памылку Гудсона, які прыняў затоку на паўночным усходзе Амэрыкі за пратоку.

Коцэбу палічыў затоку, якую ён адкрыў, пратокай, якая пачынае паўночна-заходні праход, і парашыў плысьці па гэтай нібы пратоцы, але ў гэты час моцна захварэў. Апроч таго на «Рурыку» стаў адчувацца недахват харчоў, ды і сам карабель патрабаваў вялікага рэмонту. На нарадзе афіцэраў было вырашана вярнуцца ў Расію.

Такім чынам і гэтая спроба адкрыць паўночна-заходні праход з боку Азіі скончылася няўдачай.

XVII

Аднаўленьне пошукаў паўночна-заходняга праходу ангельцамі.— Экспэдыцыя Джона Роса

Пасьля няўдалай спробы рускіх адкрыць паўночна-заходні праход, за вырашэньне гэтай географічнай задачы бяруцца зноў ангельцы.

Пераможцы Напалеона, уладары мора, ангельцы не маглі дапусьціць, каб пальма пяршынства ў справе адкрыцьця паўночна-заходняга праходу належала да якога-небудзь іншага народу, асабліва да рускіх.

Вядомы ангельскі географ і падарожнік ў пачатку XIX стагодзьдзя Джон Бароў у сваім творы «Гісторыя падарожжаў у арктычную вобласьць» гаварыў: «Было-б ганебна для ангельцаў, калі-б маладая морская дзяржава (Расія) зрабіла ў XIX стагодзьдзі адкрыцьцё, якога ангельцы дамагаюцца ўжо з XVI веку».

Бароў, які не без падставы, звауся «бацькам» тайноўшых палярных дасьледваньняў, пашанцавала дамагчыся ад ангельскага ўраду нарыхтаваньня некалькіх экспэдыцый, каб адшукаць паўночна-заходні праход. Гэтая справа стала, дзякуючы стараньням Бароу, «нацыянальнай справай Брытаніі» За адкрыцьцё паўночна-заходняга праходу была як і даўней устаноўлена прэмія 20 тысяч фунтаў стэрлінгаў (200.000 руб.) і, апроч таго, была прызначана прэмія 500 фунтаў (5.000 руб.) за дасягненьне 110° заходняй даўжыні.

Першым адправіўся паспытаць шчасьця капітан Джон Рос. У 1818 годзе ангельскі ўрад даў яму 2 караблі. Памочнікам Роса быў прызначаны малады лейтэнант Эдуард Пары.

Джон Рос разам з Пары прабраўся праз Бафінаву пратоку. Сустрэўшы на поўначы плывучы лёд, Рос павярнуў на захад і паплыў па Ланкастэскай пратоцы, якая была вольнай ад лёду.

Такім чынам Рос выпадкова трапіў на патрэбны шлях, які вёў ў Вялікі акіян. Але Рос, на дзіва ўсіх падарожнікаў, павярнуў назад. Ён гаварыў, што бачыць наперадзі горны ланцуг, які зачыняе выхад. Сапраўды-ж наперадзі ніякіх гор ня было. Роса падвёў міраж, які часта бывае ў палярных краінах. Поўнач раўніва хавала сваё таямніцы.

Джон Рос не адважыўся ісьці наперад і вярнуўся ў Англію. Прыбыўшы ў Англію, некаторыя спадарожнікі Роса заявілі, што бачылі перад сабой воды Вялікага акіяну і што толькі нясьмеласьць Роса перашкодзіла зрабіць вялікае адкрыцьцё. Так думаў і памочнік Роса, Эдуард Пары.

XVIII

Эдуард Пары

Джон Бароў, які ў гэты час быў адзін з сакратароў ангельскага адміралцейства, выслухаўшы апавяданьне Пары пра магчымую памылку Джона Роса, сказаў:

— Вы згодны давесьці, што вы правы, і што экспэдыцыя знаходзілася блізка каля ўваходу ў Вялікі акіян?

— Згодзен.

— Дык рыхтуйцеся да экспэдыцыі на поўнач.

У маі 1819 году Пары выправіўся ў плаваньне на 2-х караблёх «Гэкля» і Грыпэр». Ён накіраваўся проста ў Лянкастэрскую пратоку і сапраўды, замест фантастычных гор, якім Рос даў назву «горы Крокера», знайшоў шырокі водны шлях. Гэтым шляхам ён за кароткі час прабраўся праз пратоку, якой ён даў назву пратокі Бароў да вострава Мэльвіль. Казачныя «горы» Джона Роса не існавалі.

Але ня было блізка і Вялікага акіяну. Караблі ішлі ўсё далей і далей назад, але ўперадзе Пары сустракаў толькі астравы ды пратокі. Экспэдыцыя ўрэшце дасягнула 110° заходняй даўжыні, і Пары такім чынам выйграў прэмію ў 500 фунтаў. Але Вялікага акіяну ня было.

Тым часам набліжалася зіма. Пары не хацеў варочацца назад. Ён парашыў перазімаваць на востраве Мэльвіль і ў наступную вёсну плысьці далей на захад.

Хутка лёд скаваў пратоку Бароў і флётылія апынулася ў ледзяным палоне. Пацягнулася сумная доўгая палярная ноч. Дзякуючы таму, што падарожнікі добра харчаваліся, займаліся спортам і забавамі, зімоўка скончылася добра. Пары вельмі радаваўся і рыхтаваўся плысьці далей.

Калі надышло лета, калі пратока крыху ачысьцілася ад лёду, Пары накіраваўся далей на захад. Але хутка ён сустрэў густыя масы лёду і прымушаны быў вярнуцца ў Англію, ня выканаўшы узятай на сябе задачы.

Урад выдаў Пары прэмію ў 500 фунтаў, якія ён раздаў сваім матросам.

Пары яшчэ тры разы настойліва атакаваў поўнач.

У 1821 годзе ён паплыў на двух суднах шукаць паўночна-заходні праход, але гэтая экспэдыцыя скончылася паўдачай. Ён паўтарыў спробу прайсьці праз Лянкастэрскую пратоку, не дасягнуўшы мэты.

Але ангельскі урад давяраў Пары. Таму і ў чацьвёрты раз ён даў яму сродкі і карабель «Геклую».

На гэты раз Пары парашыў адшукаць шлях з Атлянтычнага акіяну ў Вялікі ня міма берагоў Амэрыкі, а непасрэдна праз полюс. Пары думаў дайсьці да Шпіцбэргена, а адтуль накіравацца на полюс, а калі на полюсе мора будзе вольнае ад лёду, дык прайсьці ў Бэрынгаву пратоку. Пары верыў, што полюс абкружае адкрытае мора.

Аднак, на поўнач ад Шпіцбэргена Пары сустрэў непраходныя ледзяныя палі. Тады ён высадзіўся з дваццацьцю сям'ю спадарожнікамі на лёд, узяў дзьве лодкі, паставіў іх на сані і пешшу адправіўся на полюс. Шлях па няроўным лёдзе быў вельмі цяжкім. Лодкі з санямі і харчамі цягнулі на зьмену. Часта прыходзілася ісьці па калена ў ледзяной вадзе. Спадарожнікі Пары трацілі сілы. У атрадзе распачалася цынга. Але Пары не хацеў здавацца. Ён падбадзёрваў тых, якія стаміліся, і клікаў іх уперад.

Але нечакана ён заўважыў, што ледзяныя палі, па якіх яны ішлі на поўнач перамяшчаюцца на поўдзень. Лёд рухаўся на поўдзень хутчэй, чым яны прасоўваліся на поўнач. Дасягнуўшы 82° 45′ паўночнай шырыні, Пары пераканаўся, што ісьці далей няма сэнсу і вярнуўся на поўдзень.

XIX

Адкрыцьцё паўночнага магнітнага полюса

Няўдачы Эдуарда Пары пахіснула нават упэўненасьць Джона Бароу ў тым, што можна адкрыць паўночна-заходні праход. Але ў Англіі быў адзін чалавек, які яшчэ думаў аб поўначы. Гэта быў Джон Рос.

Рос ня мог забыць сваёй зьняважі, хоць з таго часу мінула ўжо 10 гадоў. Фантастычныя «горы Крокера» не давалі яму супакою і Рос рашыў яшчэ раз зрабіць спробу знайсьці паўночна-заходні праход. У гэты час Росу было ўжо 60 гадоў.

Але ўрад не давяраў Росу і не хацеў даць яму сродкаў для нарыхтаваньня экспэдыцыі.

— Не, мы ня хочам больш рызыкаваць,—холадна, але далікатна адказалі старому капітану ў адміралцействе.

Тады Джон Рос пачаў шукаць грошай у прыватных асоб. Але ніхто не хацеў даць грошай на рызыкоўнае прадпрыемства, тым больш, што ўрад пасьля экспэдыцыі Пары прызнаў, што заходняга праходу адкрыць нельга і адмяніў прэмію ў дваццаць тысяч фунтаў, якую ён прызначыў за адкрыцьцё гэтага праходу.

Але на шчасьце Роса адзін багаты лёнданскі купец—Фэлікс Боот—згадзіўся ўрэшце адпусьціць сродкі на экспэдыцыю. Ён даў семнаццаць тысяч фунтаў і Рос купіў карабель, які назваў «Вікторыя» («Перамога»).

У маі 1829 г. Джон Рос адплыў з Англіі на поўнач. Ён узяў з сабой харчоў на тры гады. «Вікторыя» была паравым судном. Гэты быў першы параход (калёсны), які адпраўляўся ў Ледавітае мора. Да гэтага часу ўсе экспэдыцыі рабіліся на суднах з парусамі.

Капітанам «Вікторыі» быў малады Джэмс Рос, пляменьнік Джона Роса, які прымаў удзел у двух экспэдыцыях Пары.

У жніўні «Вікторыя» прайшла Лянкастэрскую пратоку і Джон Рос ўпэўніўся, што сапраўды ніякіх гор, якія ён тут бачыў 10 гадоў назад, ня было. Ён пайшоў далей на захад і адкрыў вялікі паўвостраў, якому даў назву Бооція-Фэлікс у пашану шчодрага купца, што даў сродкі для нарыхтаваньня экспэдыцыі. Між тым халаднела. На моры зьявіліся ледзяныя палі і плаваць стала цяжка. Рос рашыў спыніцца на зімоўку на паўвостраве Бооція.

Зіма прайшла пішто сабе. Настала вясна і лета 1830 г. Але лёд у затоцы, дзе зімавала «Вікторыя», стаяў нярухомы. Рост быў у адчаі. Прышоў жнівень, але лёд ня выпушчаў «Вікторыю» са свайго палону.

Толькі 17-га верасьня «Вікторыя» вызвалілася ад лёду, але не пасьпеў Рос падрыхтавацца, каб плысьці далей, як ужо 23-га верасьня карабель быў зноў скаваны лёдам і прышлося застацца на зямлі Бооція на другую зіму.

Увесну 1831 г. малады Рос з некалькімі спадарожнікамі зрабіў дасьледваньне зямлі Бооція-Фэлікс і ў маі адкрыў паўночны магнітны полюс, г. зн. тое месца, дзе намагнічаная стрэлка компасу становіцца вэртыкальна.

Месца паўночнага магнітнага полюса аказалася пад 70° 5′ паўночнаії шырыні, 96°46′ заходняй даўжыні. Рос паставіў на месцы магнітнага полюса невялікую піраміду ў вышыню 56 футаў. У піраміду ён уклаў у жалезнай скрынцы акт аб сваім адкрыцьці.

Вызваліўшыся ад ледзянога палону ў канцы жніўня 1831 году, «Вікторыя» на другі-ж дзень была зноў зацёрта лёдам. Падарожнікам прышлося спыняцца на трэцюю зімоўку. Але харчы ўжо канчаліся. Апроч таго судно ад доўгага стаяньня ў лёдзе амаль зусім папсавалася. Рос прымушан быў яго кінуць.

Увесну 1832 году падарожнікі адправіліся пешшу на поўдзень. Яны цягнулі за сабой чаўны для пераправы праз рэкі і пратокі. Дарога была цяжкая. Прыходзілася перабірацца праз ледзяныя горы. Сярод падарожнікаў было многа хворых. Іх прыходзілася весьці на санях. Усё гэта перашкаджала рухацца ўперад. Полярнае лета хутка прайшло. Зноў насоўвалася суровая зіма. А канца ледзяной пустыні ня было відаць. Прыходзілася спыняцца і зімаваць у чацьверты раз.

На шчасьце для Роса і яго спадарожнікаў яны знайшлі на зямлі Кокбэрн хатку, у якой зімаваў Пары ў 1824 годзе. Тут Рос знайшоў харчы, якія пакінуў Пары. Ня гледзячы на тое, што харчы праляжалі ў хатцы цэлых восемь гадоў, яны ня былі папсаваны. Гэтыя прыпасы выратавалі Роса і яго спадарожнікаў ад галоднаії сьмерці.

Увесну 1833 году падарожнікі зноў адправіліся ў дарогу. Рос думаў, што ў Лянкастэрскай пратоцы яны могуць сустрэць якоенебудзь кіталоўнае судно, якое прывязе іх у Англію. Але вось і Лянкастэрская пратока. Шырокая вадзяная паверхня перагарадзіла яму дарогу. Але пратока была пустынна. Нідзе ня было відаць нават адзнакі кітабояў. Тым часам харчы прыходзілі да канца, усе былі вельмі зморланы. Адчай ахопліваў найбольш сьмелых.

— Сачыце ўвесь час, ці ня ўбачыце дзе-небудзь парус на моры, давайце сыгналы,—гаварыў Рос спадарожнікам.

Але кожны з удзельнікаў і без загадаў Роса з напружаньнем углядаўся ў морскую далячынь. Аднак дні ішлі за днямі.

Падарожнікі дарэмна з напружаньнем сачылі за морам. Навокал панавала цішыня.

Настаў жнівень. Зноў распачаліся халады. Прыходзілася клапаціцца аб новай зімоўцы. Але харчоў ня было. Амаль усе былі хворыя і ледзьве трымаліся на нагах ад стомы і голаду. Няўмольная сьмерць стаяла перад кучкай людзей, згубленых у палярнай пустыні.

Аднойчы раніцой, калі стомленыя падарожнікі яшчэ спалі, вахценыя заўважылі на моры парус.

— Карабель!.. Карабель!..—крычалі яны...

Джон Рос прабудзіўся ад крыку. Ён хутка ўскочыў, схапіў падзорную трубу і стаў глядзець на мора. Сапраўды на гарыхонце было відаць нейкае судно.

Праз хвіліну ўсе былі на нагах. Кожны стараўся зьвярнуць увагу далёкага жаданага ратаўніка. Пачалі паліць порах, паднімаць і апушчаць на кіі парусы. Некаторыя селі ў чаўны і паплылі на сустрэчу, але карабель, як міраж, праз гадзіну зьнік з вачэй. Надзея на ратунак зьнікла...

Аднак праз некалькі гадзін на моры паказаўся новы карабель. Усе ўскочылі, сталі крычаць, махаць рукамі, бегаць па беразе. У падзорную трубу Джон Рос хутка заўважыў, што з карабля спушчаюць лодку. Іх заўважылі! Уздых палягчэньня вырваўся з грудзей старога Роса. Сьлёзы радасьці заблішчэлі ўва ўсіх на вачох. Яшчэ гадзіна—і лодка з карабля была каля берагу.

— Вы страцілі сваё судно?—Спытаўся капітан карабля ў Роса і яго спадарожнікаў. Капітан думаў, што перад ім якіясьці кіталовы.

— Але,—адказаў Джон Рос,—а вы хто такія?

— Мы «Ізабэля» з Гуля, ранейшы шкут[1]) капітана Джона Роса.

— А тут сам капітан Рос!—Усклікнуў Джон Рос.

— Як?.. Джон Рос ужо памёр некалькі гадоў назад.

— Не, покуль я яшчэ жывы,—адказаў Рос.

Хутка ўсё высьветлілася. «Ізабэля», на якой Джон Рос 15 гадоў назад зрабіў сваё першае плаваньне, была паслана урадам адшукаць сьляды экспэдыцыі Роса. Усе лічылі, што яна даўно ўжо загінула. І раптам, нечакана, сярод палярнай пустыні ўдзельнікі экспэдыцыі былі знойдзены жывымі.

У кастрычніку 1833 г. падарожнікі прыбылі ў Лёндан. На гэты раз Джона Роса сустракалі з урачыстасьцю. Гэтая сустрэча ня была падобнай да першай. Джон Рос аказаўся адважным мараходам і бясстрашным падарожнікам.

---

[1]) Шкут—старажытная назва шхуны.

XX

Джон Франклін

Пасьля экспэдыцыі Джона Роса ў 1829-33 г. ангельскі ўрад не наважваўся пасылаць новыя экспэдыцыі на поўнач і толькі ў 1844 г. зноў было ўзьнята пытаньне пра паўночна-заходні праход. У 1843 г. капітану Джэмсу Росу, пляменьніку Джона Роса пашанцавала на двух добра абсталяваных параходах «Эрэбус» і «Тэрор», адкрыць паўднёва-полярны контынэнт.

Уся Англія была ахоплена ўздымам. У парляманце з гэтай прычыны былі гарачыя спрэчкі. Але пасьля гэтых спрэчак стары сакратар адміралцейства Джон Бароу ўнёс запытаньне:

«Як справа з паўночным праходам?»

Адкрыцьцё паўночнага шляху мела для Англіі больш рэальныя інтарэсы, чым адкрыцьцё далёкай Антрактыды. Парлямант згадзіўся з гэтым і пастанавіў нарыхтаваць экспэдыцыю на поўнач.

Але хто будзе кіраваць гэтай экспэдыцыяй? Хто захоча яшчэ раз зрабіць спробу разьвязаць вялікую географічную задачу, якую не маглі разьвязаць столькі сьмелых мораплаўцаў?

У адміралцейства зьявіўся адмірал Джон Франклін і згадзіўся стаць на чале полярнай экспэдыцыі.

— Але-ж вам 60 гадоў?—сказалі ў адміралцействе Франкліну,

— Не,—адказаў Франклін,—мне яшчэ толькі 59 гадоў.

Адміралцейства не супярэчыла і дало яму абодвы параходы—«Эрэбус» і «Тэрор»,—на якіх Джэмс Рос толькі-што вярнуўся з паўднёвай полярнай вобласьці.

Франклін узяў з сабой прыпасаў на тры гады. Экіпаж абодвых параходаў складаўся з 143 чалавек. Сам Франклін быў наспрактыкаваны падарожнік. Яшчэ ў 1820 г. ён зрабіў вялікае сухаземнае падарожжа па поўначы Амэрыкі і перазімаваў там у суровых умовах.

Урад даў загад Франкліну ісьці праз Лянкастэрскую пратоку і пратоку Бароу да вострава Мэльвіль, а адтуль зрабіць спробу знайсьці шлях да Бэрынгавай пратокі. Першым портам для адпачынку Франклін вызначыў Гонк-Конг у Кітаі.

У пачатку ліпеня параходы Франкліна былі каля вострава Дыско, каля заходняга ўзьбярэжжа Грэнляндыі. Адтуль транспортнае судно, якое праводзіла экспэдыцыю, вярнулася назад у Англію з рапортам Франкліна. З гэтым-жа судном члены экспэдыцыі паслалі лісты сваім блізкім. Прышлося адправіць назад траіх членаў экспэдыцыі, якія цяжка захварэлі. Франклін адаслаў разьвітальны ліст жонцы і дачцы, у якім пісаў:

«Маю надзею, што мае мілыя жонка і дачка ня будуць баяцца за нас і што ім ня прыдзецца чакаць нас далей, чым мы разьлічваем».

У ліпені Франклін вышаў у Лянкастэрскую пратоку. Настрой экіпажу быў бадзёры. 26 ліпеня на самай поўначы Лянкастэрскай пратокі экспэдыцыя сустрэла кіталоўнае судно.

— Перадайце прывітаньне Англіі і скажэце, што ў нас усё добра,—гаварыў Франклін капітану кіталоўнага судна.

«Эрэбус» і «Тэрор», назвы якіх азначалі «Пекла» і «Жах», пайшлі далей на поўнач, на сустрач лёду і невядомасьці.

Мінаваў год. У Англіі пачалі непакоіцца за Франкліна. Аб «Эрэбусе» і «Тэроры» ня было ніякіх вестак.

Мінаваў яшчэ год. Неспакой за лёс экспэдыцыі ўзрастаў. Урад абяцаў кіталовам узнагароду, калі хто-небудзь з іх прывязе весткі аб лёсе экспэдыцыі, але кіталовы, якія хадзілі ў Лянкастэрскую пратоку, нічога ня ведалі.

Мінаваў трэці год. Стары Джон Рос, які сам правёў чатыры зімы ў палярных краінах, падаў ураду дакладную запіску, у якой патрабаваў тэрміновага нарыхтаваньня ратавальнай экспэдыцыі. Парлямант вынес пастанову паслаць тры экспэдыціі адразу. Адна з гэтых экспэдыцый, пад начальствам Джэмса Роса, павінна была ісьці па шляху Франкліна. Другой экспэдыцыі, пад начальствам Гэнры Келета і Томаса Мура, было загадана прайсьці насустрач экспэдыцыі Роса з Бэрынгавай пратокі ўздоўж паўночнага ўзьбярэжжа Амэрыкі. А трэцяй сухаземнай экспэдыцыі пад начальствам Джона Рэ і доктара Рычардсона (спадарожнікі Франкліна ў яго першай экспэдыцыі), было прапанова дасьледваць ўзьбярэжжа паўночнай Амэрыкі на ўсход ад вусьця ракі Мэкензі.

Аднак ўсе гэтыя экспэдыцыі не дамагліся ніякіх рэзультатаў. Франклін і яго спадарожнікі бясьледна зьніклі сярод палярнай пустыні. Тады ангельскае адміралцейства прыняло больш энэргічныя захады. Яно прызначыла ўзнагароду ў 20 тысяч фунтаў (200 тысяч рублёў) за ратунак Франкліна і яго спадарожнікаў і палову гэтай сумы таму, хто прынясе праўдзівыя весткі пра іх лёс. Адначасна з гэтым жонка Франкліна прызначыла ўзнагароду ў тры тысячы фунтаў (30 тысяч руб.) таму, хто прывязе весткі пра лёс яе мужа.

XXI

Па сьлядох Франкліна

Увесну 1850 г. на пошукі Франкліна і яго спадарожнікаў адправілася некалькі экспэдыцый. Колінсон і Мак-Клюр павінны былі дасьледваць ўзьбярэжжа Амэрыкі з боку Бэрынгавай пратокі. Экспэдыцыі Аўстына Оманэя і Осборна накіраваліся да пратокі Бароу.

Стары 74-х гадовы Джон Рос накіраваўся да канала Вэлінгтона. Там-жа рабілі пошукі Франкліна два караблі, якія былі нарыхтаваны амэрыканскім купцом Гэнры Грынэлем.

Наогул у 1850 годзе на пошукі Франкліна было адпраўлена 16 караблёў. Гэтыя судны час-ад-часу рабілі стрэлы з гармат, кідалі ў мора вельмі многа бутэлек з лістамі. На берагавых скалах і кручах вырэзваліся надпісы. А ў мясцох, якія былі добра абаронены, пакідаліся запасы адзеньня і харчоў. У палярнай тундры лавілі пясцоў і надзявалі на іх мэталёвыя ашыйнікі з надпісамі ў тэй надзеі, што, магчыма, некаторыя пясцы будуць забіты падарожнікамі, якія засталіся яшчэ жывымі.

Але ўсё было дарэмна. Адно, чаго дамагліся ўсе гэтыя экспэдыцыі,— гэта адшуканьне першых бязумоўных сьлядоў пагібелі экспэдыцыі Франкліна. Гэтыя жудасныя сьляды былі знойдзены на востраве Бічы. Магілкі траіх матросаў, пустая бочка і некалькі кавалкаў жалеза...

Праз нейкі час Джон Рэ, начальнік сухаземнай экспэдыцыі знайшоў на беразе зямлі Уолэстона кавалак франкштока аднаго з суднаў Франкліна.

Гэта былі адзіныя рэзультаты ўсіх ратавальных экспэдыцый. У 1853 годзе ангельскае адміралцейства загадала выкрэсьліць Франкліна і яго спадарожнікаў з судовых сьпісаў ангельскага флёту, як памёршых. Ад пачатку экспэдыцыі мінула 8 гадоў і, вядома, Франклін і 141 чалавек, якія адправіліся з ім, не маглі быць жывыя.

Урад рашыў, што ён зрабіў усё, што было магчыма, тым больш, што ваенныя судны былі патрэбны для Крымскай вайны з Расіяй.

Але ў 1854 г. адміралцейства атрымала ад члена «Гандлёвай компаніі Гудсонавай затокі» доктара Рэ сэнсацыйныя зьвесткі. На паўвостраве Бооція доктар сустрэў некалькіх эскімосаў, якія сказалі яму, што ўлетку тры гады назад яны былі на зямлі караля Вільгельма і бачылі там многа белых людзей. Гэтыя людзі былі змораны і ў падраным адзеньні. Яны з вялікай цяжкасьцю цягнулі на сабе напоўдзень вялікія цяжкія сані. Яны растлумачылі эскімосам, што ідуць да Рыбнай ракі і хочуць плысьці на бацькаўшчыну.

Хоць і ангельскі урад і быў заняты ў гэты час Крымскай вайной, але ён тым ня менш палічыў патрэбным паслаць у 1855 годзе невялікую сухаземную экспэдыцыю на поўнач Амэрыкі да Рыбнай ракі. Гэтая экспэдыцыя не знайшла нічога новага,—калі ня лічыць срэбрых рэчаў, якія адбралі ў эскімосаў на Рыбнай раце. Гэтыя рэчы належалі да Франкліна і яго спадарожнікаў.

Было зразумела, што экспэдыцыя Франкліна загінула. Але як і дзе? Жонка Франкліна не магла супакоіцца. Яна хацела ведаць, як бы там ня было, што здарылася з яе мужам і яго таварышамі і ці не засталіся пасьля іх якія-небудзь запіскі бо лісты.

Палярныя дасьледчыкі без перастанку прапанавалі жонцы Франкліна свае паслугі. Яна выбрала аднаго з іх—Мак-Клінтока.

Купіла невялікі параход «Фокс» і на гэтым параходзе Мак-Клінток адправіўся ў ліпені 1857 года на далёкую поўнач даведацца праўду пра лёс Франкліна.

XXII

Страшныя весткі

Мінула больш двух гадоў пасьля таго, як Мак-Клінток адправіўся на «Фоксе» на поўнач. Шмат хто думаў, што і ён стаў ахвярай полярных ільдоў.

Але вось аднойчы, у канцы верасьня 1859 году, каля ангельскіх берагоў паказаўся «Фокс». На яго борце ня было ніводнага ўдзельніка Франклінаўскай экспэдыцыі, але Мак-Клінток прывёз з сабою пісьмовы дакумант, які сьведчыў аб іх пагібелі.

Мак-Клінток знайшоў на зямлі Вільгельма эскімосаў, якія расказалі яму аб двух вялікіх караблёх, што яны бачылі на зямлі Вільгэльма. Адзін з гэтых караблёў патануў, другі быў зацёрты лёдам. Белыя людзі забралі з сабой лодкі і пайшлі да Рыбнай ракі. Там яны і памёрлі. Эскімосы знайшлі іх целы. Некалькі рэчаў, якія яны ўзялі ў белых, эскімосы паказалі Мак-Клінтоку. Ён купіў гэтыя рэчы ў эскімосаў: гэта былі талеркі, нажы, відэльцы, некалькі форменых гузікаў. Перакладчык паказаў эскімосам кніжку і спытаўся, ці не знаходзілі яны такіх рэчаў на судне.

— Цяпер не,—адказвалі эскімосы,—а раней было многа...

Мак-Клінток стаў шукаць загінуўшых і ў адным месцы, дзе вецер зьдзьмуў сьнег з зямлі, знайшоў чалавечы шкілет. Адзеньне на шкілеце было ўсё ў лахманох. Шкілет ляжаў тварам ніц. Напэўна, чалавек памёр на хаду. Ён упаў і сканаў....

Далёка ад шкілету ляжала запісная кніжка і некалькі лістоў, але вільгаць канчаткова зьнішчыла тое, што ў іх было напісана.

У гэты-ж час памочнік Мак-Клінтока лейтэнант Гобсон зрабіў другое адкрыцьцё. Ён знайшоў рэшткі 3-х палатак, а потым яшчэ рэшткі жыльля. Тут ляжала бляшаная банка. У сярэдзіне яе знайшлі сьпісаны лісток паперы.

Апавяданьне было нядоўгае. У паперы было напісана, што экспэдыцыя зімавала другую зімоўку пад 70° і 25′ заходняй даўжыні. Усё добра. Але на краі гэтай паперы ўжо другой рукой было напісана:

«25 красавіка 1848 году «Тэрор» і «Эрэбус» пакінуты 22-га красавіка ў 15-ці мілях N N W ад гэтага пункту пасьля таго, як судны прастаялі ў лёдзе з 12-га верасьня 1846 году. Афіцэры і матросы (іх было 105 чалавек) пад камандай капітана Кроз'е сайшлі на бераг пад 69° 37′ 42″ паўночнай шырыні і 98° 04′ заходняй даўжыні...».

Далей было прыпісана:

«Сэр Джон Франклін памёр 11-га чэрвеня 1847 году. Агульны лік памёршых па гэты дзень—9 афіцэраў і 15 матросаў.

Папера была надпісана Кроз'е і старшым афіцэрам Фіц-Джэмсам. Унізе подпісу Кроз'е была зроблена заўвага: «Адпраўляюся заўтра, 26, да Рыбнай ракі».

Лейтэнант Гобсон, прачытаўшы гэты дакумант, хутка накіраваўся да Рыбнай ракі. Але яму не пашанцавала натрапіць на сьлед Кроз'е. Праз некалькі дзён у адной бухце, якой ён даў назву «Эрэбус», ён знайшоў лодку з 2-ма шкілетамі. Адзін мярцьвяк ляжаў на лаўцы, другі на дне лодкі.

Лодка стаяла на вялікіх санях. Каля яе валяліся 2 набітыя стрэльбы. У санях знаходзілася адзеньне, інструманты, крыху чаю і шакаладу, кніжкі, 5 кішанёвых гадзіньнікаў і некаторыя рэчы самаго Франкліна.

Гэта было ўсё, што засталося ад экспэдыцыі.

Вось што сказалі Мак-Клінток і лейтэнант Гобсон жонцы Франкліна. Але гэта вельмі мала гаварыла пра этапы палярнай драмы, самай жудаснай з усіх трагэдый, якія калі-небудзь адбываліся ў Арктыцы. Таемнасьць хавала жудасную гісторыю. І таму знайшліся новыя адважныя людзі, якія зрабілі спробу даведацца пра жудасную праўду.

Вось тыя весткі, якія сабраны палярнымі дасьледчыкамі да гэтага часу.

У першае лета караблі Франкліна прайшлі Лянкастэрскую пратоку і замерзьлі ў лёдзе ў пратоцы Бароў. Лёд загарадзіў дарогу на захад. Зрабілі спробу прайсьці другой пратокай на поўнач і ўзьняліся па вузкай палосцы адкрытай вады на 250 кілёмэтраў. Далей непраходныя ільды загарадзілі дарогу. Справа ў тым, што гэтымі пратокамі рухаецца на поўнач і поўдзень вада з Ледавітага акіяну, а разам з ёй рухаецца і лёд. Але вузкія праходы перашкаджаюць руху лёду і яны закупорваюць пратокі так, што судны ня могуць прайсьці.

Прышлося вярнуцца па вузкай палосцы вады на поўдзень. Але набліжалася ўжо зіма. Выпадаў густы сьнег. У пратоцы зьявіўся новы лёд. Франклін рашыў зімаваць. Для гэтага ён знайшоў добрую гавань каля вострава Бічы.

Тут і перазімавалі першую зіму. Праз некалькі гадоў знайшлі гэтае месца і трое магілак з надпісамі.

Гэта былі першыя ахвяры.

Але ўсё-ж зіма была вельмі цяжкая для падарожнікаў. Харчоў хапала. Ад сьцюжы баранілі караблі, якія накрылі тоўстым пластом сьнегу. Кожны дзень вяліся навуковыя нагляданьні над надвор'ем. Матросы працавалі і весяліліся на паветры. Яны займаліся паляўніцтвам. Афіцэры апісвалі бліжэйшыя астравы і наносілі іх на карту.

Усе мелі надзею, што ўлетку пашанцуе прайсьці да Бэрынгавай пратокі. Засталося ня больш 400 кілёмэтраў вузкага праходу.

Аднак, да позьняй восені лёд ня выплываў з гавані, і судны не маглі выйсьці. Толькі ўвосень пашанцавала выбрацца і паплысьць на поўдзень. Франклін рашыў асьцярожна прасоўвацца сярод плывучага лёду і пры першай-жа магчымасьці павярнуць у заходнюю пратоку.

Але павярнуць судны на захад ня прышлося. Лёд заціраў караблі. Вялізарныя лёдавыя крыгі налазілі адна на адну і зьмярзаліся разам. Дні станавіліся карацей, ночы даўжэй і халадней. Усе бачылі, што зноў трэба будзе зімаваць. На гэты раз трэба будзе зімаваць у лёдзе, далёка ад цьвёрдай зямлі. На поўдзень быў вялікі востраў Вільяма, недалёка ад амэрыканскага ўзьбярэжжа, але прабіцца да яго ня было магчымасьці.

Франклін разумеў, што зімаваць у моры сярод непраходнага лёду небясьпечна. Але выхаду ня было.

Другая зіма была поўна трывог і небясьпек за цэласьць суднаў. Яны знаходзіліся нібы ў вялізарных ціcках. І напор лёду мог іх расьціснуць у адзін момант. Часамі людзі ў каютах чулі, як трашчалі бакі карпусоў, а снасьці жаласна стагналі ад ветру. Урэшце адно судно нахілілася. Ад гэтага ў праходзе стала вельмі цяжка хадзіць.

Працяжны дзень і змрочная ноч і страх, што можна патануць адразу з расьціснутым судном вельмі дрэнна ўплывалі на матросаў. А тут яшчэ выявілася злачынства купца, які забясьпечыў караблі консэрвамі. У банках замест мяснога парашка было гнілое мяса, пілавіньне і пясок. Многа тысяч такіх банак было потым знойдзена ў тых мясцох, дзе стаяла экспэдыцыя.

Жах ахапіў Франкліна і яго бліжэйшых супрацоўнікаў, калі яны даведаліся пра гэтае агіднае злачынства. Значыцца, харчоў ня хопіць на тры гады. Трэба хутчэй плысьці назад да дому.

Франклін засумаваў ад такіх няўдач і захварэў.

Увесну 2 афіцэры і 6 матросаў хадзілі на востраў Вільяма. Яны дабраліся туды па лёдзе і зусім добра бачылі бераг Амэрыкі. На востраве яны склалі кучу каменьня і пакінулі кароткую справаздачу пра здарэньне з караблямі. Гэтая справаздача потым была знойдзена Мак-Клінтокам. З яе даведаліся ў Англіі пра першыя два гады, якія правяла экспэдыцыя ў Арктыцы.

Калі афіцэры і матросы вярнуліся з добрымі весткамі, іх адмірал ужо паміраў. Няўдачы і крыўды зламалі яго моцны організм. Пашанцавала абрадаваць яго весткай, што праход знойдзен. З радаснай думкай, што задача выканана, ён і памёр 11-га чэрвеня 1847 году.

Асірацелая каманда, згубіўшы свайго правадыра, сумна праводзіла час, чакаючы, калі лёд рассунецца і можна будзе вярнуцца да дому. Але дні праходзілі за днямі, а мора было ў лёдзе.

Заўважылі адно толькі радаснае, што плынь нясе лёдавае поле на поўдзень да цьвёрдай зямлі. Як бы добра было знайсьці там склады харчоў ці гандлёвую станцыю.

Але зноў набліжалася восень. Стомленыя двума зімоўкамі людзі не адчувалі ў сабе сілы пакінуць караблі і прабівацца да зямлі, цягнуць на сабе лодкі, палаткі, прылады, рэшткі харчоў. Яны рашылі зноў зімаваць па суднах, ня гледзячы на тое, што не хапала харчоў. Гэтае рашэньне прынесла сумныя рэзультаты.

Трэцяя зіма была яшчэ больш цяжкай. Людзі атупелі ад таго, што нічога не рабілі і дрэнна харчаваліся. Яны нярухома ляжалі ў сваіх каютах, згінуў інтарэс да ўсяго навакольнага. Паляваньня ня было.

Кніжкі ўсе перачыталі, гутарка абрыдла. Ня дзіўна, што распачалася цынга, ад якой за зіму памерла 9 афіцэраў і 11 матросаў. Усё гэта рабіла на людзей цяжкае ўражаньне. А тут яшчэ непраглядная цемра на працягу 60 сутак і дрэнныя консэрвы.

Але, калі зьявілася сонца, зноў, усе людзі аджылі. Ізноў ува ўсіх зьявілася надзея на хуткае вызваленьне. Людзі былі ўпэўнены, што на пошукі іх адпраўлены караблі з прыпасамі, якія іх знойдуць і выратуюць. Капітан Кроз'е ня траціў ні на хвіліну надзеі на блізкае вызваленьне. Ён рашыў дзейнічаць больш энэргічна. Хутка ён сабраў усіх людзей разам і сказаў ім, у якім небясьпечным становішчы яны знаходзяцца. Кроз'е прапанаваў ім пакінуць судны і ратавацца сябе па лёдзе да вострава Вільяма. Жывымі засталіся 105 чалавек, але шмат якія з іх былі хворыя, астатнія ня мелі сілы. Тым ня менш прагнасьць да жыцьця была яшчэ вялікая ў людзях.

Пабудавалі многа моцных саней, адкапалі з сьнегу 3 кіталоўныя лодкі і сталі класьці на іх усё, што неабходна ў дарогу.

Жаданьне выступіць у паход было такое вялікае, што людзі вышлі вельмі рана, калі зьвяры яшчэ не зьявіліся. Гэта была, бязумоўна, вялікая памылка, таму што паляваньнем нельга было папоўніць запасы.

22-га красавіка 1848 году экспэдыцыя пакінула караблі. Цяжка накладзеныя сані з лодкамі і хворымі людзьмі рушылі на поўдзень. Уперадзі матросы выраўноўвалі дарогу сякерамі і кіркамі. Да вострава Вільям было ня больш 25 кілёмэтраў. А цягнуліся туды 3 дні. Тут капітан упэўніўся, што трэба палегчыць сані, каб ісьці хутчэй.

На прывале яны пакінулі ўсё лішняе, асабліва адзеньне, гузікі, мэталёвыя рэчы, якія ўзялі яны для абмену ў эскімосаў на харчы. Пасьля гэтыя рэчы былі знойдзены ратавальнай экспэдыцыяй.

Палегчаныя сані дазволілі ісьці хутчэй. Ішлі ўздоўж заходняга берагу. Тут пасьля знайшлі магілку лейтэнанта Ірвінга. Яго цела прывезьлі ў Англію.

У бухце Эрэбус сілы пакінулі галодных матросаў. Тут яны кінулі дзьве кіталоўныя лодкі з саньмі і многа рэчаў.

Уся дарога была ўкладзена мерцьвякамі. Спачатку іх хавалі больш старанна, а потым усё прасьцей, насьпех.

На беразе бухты Тэрор адбылося напэўна самае жудаснае, што бывае ў часе адчаю. Каманда адмовілася слухацца начальніка і падзялілася на дзьве часткі. Адна частка напэўна з самых слабых рашыла вярнуцца на пакінутыя караблі, каб схавацца на іх ад ветру і дрэннага надвор'я і чакаць дапамогі. Другая частка з трэцяй лодкай пацягнуліся ўздоўж берагу. Яна думала, што сустрэнецца з эскімосамі.

Група з лодкай паволі рухалася ўперад, губляючы па дарозе людзей. Па шкілетах на ўсёй дарозе прасачылі, як блукалі галодныя маракі.

Людзей заставалася ўсё менш і менш. Яны нявыносна цярпелі ад голаду. Жывёла не паказвалася ў гэты раньні час. Стрэльбаў не скарысталі і набоі захаваліся ў цалку.

Урэшце хворыя і змораныя людзі дацягнуліся да вусьця ракі Бэка. Селі ў лодку і чакалі, пакуль рушыцца лёд.

Так усе яны і загінулі ў лодцы ад голаду.

Шмат пазьней гэтую лодку знайшлі ў бухце, якой далі назву «Бухта сьмерці». Шкілеты ў лодцы і раскіданыя рэчы навокал паказвалі, што людзі прыцягнулі сюды лодку па беразе. На што яны яе цягнулі, гэта застаецца невядомым.

Праз 30 гадоў лейтэнанту Шватку пашанцавала даведацца ад эскімосаў пра некаторыя падрабязнасьці апошніх дзён няшчаснай экспэдыцыі Франкліна.

Адна старая эскімоска гаварыла, што яна была з мужам на паляваньні. Раптам яны ўбачылі белых людзей, якія цягнулі лодку. Яны хацелі ўцячы, але адзін белы дагнаў іх. Па знаках даведаліся, што гэта маракі з карабля. Яны мелі вельмі жудасны выгляд, худы твар з чорнымі кругамі пад вачыма. Эскімосы кармілі іх 4 дні цюленьнім мясам. Ночы белыя праводзілі ў лодцы і ў палатцы. Адзін быў высокі ростам з белай, сівай барадой. Другі насіў белыя акуляры, а ўсе іншыя насілі цёмныя акуляры. Потым ледаход адрэзаў белых ад эскімосаў, і яны не маглі ім дапамагчы.

Праз год эскімосы зноў прышлі і знайшлі палатку. А ў ёй трупы людзей. Людзі апранутыя ляжалі на ложках. Эскімосы забралі в палаткі розныя рэчы.

Другія эскімосы гаварылі, што яны знайшлі на зямлі лодкі са шкілетамі людзей. Побач ляжалі яшчэ чатыры мерцьвякі. Адзін, як відаць, памёр нядаўна. Эскімосы захапілі з сабой розныя рэчы, прылады і бляшаную скрынку з кнігамі. Шватка па ўсіх пасёлках шукаў гэтую каштоўную скрынку, але ён толькі даведаўся, што

дзеці эскімосаў падралі ўсе кнігі. А гэта-ж, бязумоўна, былі дзёньнікі экспэдыцыі і вучоныя назіраньні 3-х гадоў.

Пра лёс тэй часьці экспэдыцыі, якая аддзялілася, няма пэўных вестак. Напэўна людзі вярнуліся на карабель і там пагінулі ад цынгі. Два эскімосы таварылі потым, што яны напаткалі карабель у лёдзе, але ўвайсьці ў яго праз люкі не маглі, таму што палуба была пакрыта таўстым пластом сьнегу. Яны праламалі бок і пралезьлі ў сярэдзіну. У аднэй каюце ўбачылі мерцьвяка, які быў накрыты некалькімі коўдрамі. Эскімосы спалохаліся і кінуліся бегчы з карабля.

Па ліку афяр экспэдыцыя Франкліна была самая трагічная. Але за тое яна выклікала цэлы рад сьмелых падарожжаў, адкрыцьцяў і назіраньняў.

XXIII

8 месяцаў на плывучай ільдзіне

Раней думалі, што каля полюса ёсьць свабоднае мора. Гэта прызнаваў і вядомы ў той час нямецкі географ Аўгуст Пэтэрман, але ён лічыў, што да полюса лягчэй дабрацца з боку Шпіцбэргена, а не праз пратоку Сьміта. Пад уплывам Пэтэрмана ў полярных дасьледваньнях рашылі прыняць удзел і немцы.

Улетку 1869 году з Брэмена на поўнач адправіліся 2 параходы «Гэрманія» і «Ганза». Мэта экспэдыцыі была не адкрыцьцё полюса, а толькі падрыхтоўчая выведка і дасьледваньне ўсходняга ўзьбярэжжа Грэнляндыі.

Хутка моцная навальніца разлучыла судны і «Ганза» 5-га верасьня была захоплена лёдам. Таму, што напор лёду ўсё ўзмацняўся і небясьпека, што карабель будзе расьціснуты, усё ўзрастала, капітан «Ганзы» парашыў выкінуць харчы і прыпасы на лёд і з усім экіпажам пакінуць судно, каб, перайшоўшы на вялікую ільдзіну, зрабіць спробу дабрацца да паўднёвага берагу Грэнляндыі.

Толькі выкінулі на лёд самае неабходнае, як «Ганза» пачала тануць. З вялікай цяжкасьцю сабралі найбольш патрэбныя рэчы, таму што лёд хутка разыходзіўся.

Плывучую ільдзіну, на якой знаходзіліся мараплаўцы, панесла ўздоўж усходняга ўзьбярэжжа Грэнляндыі. 7 месяцаў насіліся мараплаўцы па Ледавітым моры на сваім ненадзейным лёдавым востраве. Яны кожны дзень чакалі, што загінуць.

Ільдзіна была ня надта вялікая, ня больш кілёмэтра ў даўжыню. Таўшчыня яе была 15 мэтраў, аднак, над узроўнем вады яна ўзвышалася ўсяго на $1^1/_2$ мэтры. Але падарожнікам пашанцавала: яны пасьпелі зьняць з парахода 3 шлюпкі. Шлюпкі былі падрыхтаваныя, каб, калі будзе патрэбна, сесьці на іх і плысьці на поўдзень.

Да 10 студзеня 1870 году мораплаўцы адчувалі сябе на лёдавым плыце спакойна. Аднак, у сярэдзіне студзеня лёд пачаў даваць вялізарныя шчыліны. Аднойчы ў ранку вахцены матрос убег у палатку, дзе жылі падарожнікі, з крыкам: «наша ільдзіна трапіла на мелкае месца».

Усе схапілі мяшкі з сухарамі і футравае адзеньне, якое было загадзя падрыхтаваным, і кінуліся з палаткі. На моры лютавала навальніца. Хвалі ўдараліся аб крыгу. Яны пагражалі змыць і людзей, і лодкі, і палаткі. Разьюшаны акіян кідаў вялізарную крыгу як арэх.

Здавалася, што гібель была нямінучая.

Нечакана пачуўся страшэнны трэск і ільдзіна рашчапілася на 2 часткі. Халодная вада палілася на падарожнікаў. І толькі сяк-так ім пашанцавала спусьціць на ваду адну шлюпку. У гэтай шлюпцы пасьпела зьмясьціцца толькі палова падарожнікаў. Астатнія засталіся на абломках крыгі.

Не пасьпела шлюпка адплыць 10 мэтраў, як плывучы лёд заціснуў яе ў свае магутныя абнімы. Навальніца не спынялася і падарожнікі з вялікай цяжкасьцю выбраліся на сваю ільдзіну, кінуўшы лодку.

Ільдзіна, на якой зьмясьціліся падарожнікі, мела цяпер усяго крокаў 300 ў даўжыню і крокаў 300 ў шырыню. Харчы канчаліся, апалу ня было і ўсе пакутвалі ад халаду і голаду.

Толькі ў лютым надвор'е палепшала. Але калі пацяплела ў паветры, дык за тое ільдзіну насіла па акіяну як трэску. Ёй пагражала сустрэча з лёдавымі горамі.

У маі ільдзіну прынесла да паўднёвага берагу Грэнляндыі. Уперадзе паказалася свабоднае ад лёду мора. Удалячыні быў відзен бераг. Аднак было яшчэ небясьпечна пакінуць ільдзіну і высадзіцца ў лодкі. Лодкі лёд зноў мог заціснуць.

Але больш чакаць падарожнікі ўжо не маглі. Харчы канчаліся. Замест адзеньня на целе маталіся кавалкі мокрых ануч і скур.

І тады, калі іншага выхаду ня было, усе парашылі садзіцца ў лодкі. З надзеяй і адчаем узяліся за вёслы і выправіліся ў дарогу, цяжкую дарогу, якая амаль не давала надзеі на ратунак.

Круцячыся між плывучым лёдам, нешчасьлівыя мораплаўцы 13-га чэрвеня дабраліся да дацкай стаянкі ў Грэнляндыі—Фрыдэрыксталю,—адтуль дацкі брыг прывёз іх у Копэнгаген.

Лёс другога параходу «Германіі» быў лепшы. Германія прабілася праз лёд на поўнач і спынілася на зімоўку каля берагоў Грэнляндыі. У вясну капітан «Германіі» разам з Пайерам зрабілі на санях экспэдыцыю і дасягнулі 77° паўночнай шырыні. Так далёка не заходзіў яшчэ ніхто. Улетку 1870 году «Германія» вярнулася ў Эўропу з багатым запасам навуковых вестак аб палярнай вобласьці.

XXIV

Трагедыя экіпажу парахода „Полярыс“

Пасьля таго, як амэрыканец Кент Кэн, кіраўнік аднэй ратавальнай «Франклінаўскай экспэдыцыі», пусьціў чуткі, што на поўначы пратокі Сьміта ён бачыў адкрытае мора, амэрыканцы захацелі дасягнуць паўночнага полюса.

Яшчэ ў 1860-61 годзе доктар Ісак Гэс, адзін з падарожнікаў Кэна па экспэдыцыі 1853 году, рашыў працягваць яго справу. На невялікай шхуне «Злучаныя Штаты», ён накіраваўся праз пратоку Сьміта на поўдня. Гэс быў прымушаны спыніцца на зімоўку крыху ў бок на поўдзень ад таго месца, дзе зімаваў Кент Кэн.

Увесну 1861 году Гэс з сваімі спадарожнікамі адправіўся па лёдзе на поўнач і з нечалавечымі патугамі дасягнуў 81° 30′ паўночнай шырыні. Тут ён убачыў далёка на поўначы цёмную паласу вады. Са сваімі змардаванымі спадарожнікамі і сабакамі Гэс ня мог дабрацца да адкрытага мора, хоць і быў упэўнены, што гэтая палоска вады на горызонце была адкрытым палярным морам.

Міжусобная вайна амэрыканцаў часова спыніла нарыхтаваньне палярнай экспэдыцыі, але ў 1871 годзе ўрад Злучаных Штатаў паслаў новую экспэдыцыю, каб адкрыць полюс. Начальнікам гэтай экспэдыцыі быў прызначаны капітан Галь, які дасьледваў некалькі гадоў перад гэтым зямлю Вільгэльма.

Галь цьвёрда верыў у посьпехі экспэдыцыі. Свой параход ён назваў «Полярысам», г. зн. «Палярная зорка». У чэрвені 1871 году «Полярыс» вышаў з Нью-Іёрка і накіраваўся на поўнач. Экіпаж «Полярыса» складаўся з 20 чалавек белых і 8 эскімосаў.

«Полярыс» прайшоў праз Бафінаву затоку і накіраваўся далей на поўнач. На моры быў плаваючы лёд, але Галь знаходзіў між лёдам праходы, і пад канец лета яму пашанцавала дасягнуць 82° паўночнай шырыні. Да гэтай шырыні не даходзіў ні адзін з ранейшых падарожнікаў.

Галь хацеў адразу плысьці далей на поўдзень, але, калі «Полярыс» ўвайшоў у плывучы лёд, частка каманды адмовілася плысьці далей. Галь быў прымушаны вярнуцца. Ён пакінуў экіпаж на зімоўку, а сам з некалькімі чалавекамі адправіўся на полюс па лёдзе на сабаках. Але сьцюжа была такая моцная, што прышлося вярнуцца назад. Праз некалькі дзён Галь захварэў і памёр.

Сьмерць начальніка экспэдыцыі была страшным ударам. Дысцыпліна, якая і раней была нямоцнай, пачала падаць яшчэ больш, і хутка сярод экіпажа пачаліся сваркі.

Улетку 1872 году, калі судно вызвалілася з лёдавага палону, парашылі вярнуцца. Але, выходзячы з гавані «Полярыс» трапіў у кола лёду. У лёдзе «Полярыс» прастаяў да восені. У кастрычніку лёд стаў сьціскацца і капітан загадаў выносіць на лёд прыпасы і рэчы.

Звар'яцеўшая ад жаху каманда хапала ўсё, што траплялася пад рукі, і выкідала на лёд. Раптам пачуўся страшэнны трэск, быццам ільдзіну ўзарвала, і яна ў момант адлучылася ад параходу і панеслася па мору. На ільдзіне засталося 19 чалавек з памочнікам начальніка экспэдыцыі, штурманам Тэйзонам. Сярод іх было 5 эскімоскіх дзяцей.

Міжвольныя падарожнікі мелі на ільдзіне вельмі мала харчоў і апалу. Каб абараніць сябе ад ветру і дрэннага надвор'я яны зрабілі, з сьнегу некалькі хацін. Было дзьве лодкі, але адну матросы пасеклі на дровы, ня гледзячы на тое, што штурман Тэйзон вельмі ўпрашаў іх не сячы лодку, таму што яна будзе патрэбна; але людзі, якія напалову звар'яцелі, ня слухаліся яго.

26-га кастрычніка падарожнікі ўбачылі ў апошні раз сонца. Настала доўгая палярная ноч. Распачаліся навальніцы і сьнегавыя завірухі. Лёдавы плыт меў сутычкі з іншымі ільдзінамі. Харчы канчаліся. Людзі галадалі. У сьнежані адзін эскімос забіў ліса, які выпадкова трапіў на ільдзіну. Ліса зьелі сырога і ніводнага кавалачка не далі Тэйзону.

19-га студзеня паказалася сонца. Гэты дзень быў сапраўдным сьвятам. Адзін эскімос забіў цюленя, і галодная сьмерць адышла ад змораных людзей.

Жыхары ільдзіны напаміналі сабой жывыя шкілеты. Адзін эскімоскі хлопчык, калі ўбачыў штурмана Тэйзона ў першы раз пры дзённым сьвятле, сказаў:

— Ведаеш што? Я бачыў усе твае косьці!

Прыход вясны крыху падбадзёрыў няшчасных. Яны цэлыя дні грэліся на сонцы. Але разам з цяплом надыйшла і новая бяда. Ільдзіна пачала раставаць. Яна пачала тануць пад цяжарам людзей. Прышлося сесьці ў лодку і пераехаць на другую ільдзіну.

Урэшце 28-га красавіка падарожнікі ўбачылі на моры параход,—але з парахода не заўважылі людзей. Параход пайшоў далей. Надзея на ратунак зьмянілася адчаем.

Праз некалькі гадзін параход зноў паказаўся на горызонце. Падарожнікі спусьцілі на ваду лодку і паплылі да яго. Але параход хутка ішоў далей і хутка зусім схаваўся.

Яшчэ некалькі гадзін і параход зноў зьявіўся на горызонце. Штурман Тайзон даў загад страляць з стрэльбаў. Параход ішоў далей. Няшчасныя распачалі страляніну, бязьлітасна зьнішчаючы запасы пораху...

Стрэлы на параходзе пачулі, і праз гадзіну параход быў ужо каля ільдзіны. Гэта быў кіталоў «Тыгрыца». У некалькі хвілін пасажыры з ільдзіны былі перапраўлены на яго палубу. Большасьць з выратаваных не маглі хадзіць ад слабасьці і ад вялікага пахуданьня.

«Ніколі ў жыцьці,—пісаў штурман Тэйзон у сваім дзёньніку,— я ня еў нічога больш смачнага, чым тая сушаная рыба з бульбай, якую далі мне на сьнеданьне».

Тэйзон і яго таварышы плавалі па ільдзіне $6^1/_2$ месяцаў.

14 чалавек, якія засталіся на «Полярысе», таксама не загінулі. «Полярыс», якога зацёр лёд, ня мог ісьці далей на поўдзень і команда засталася зімаваць сярод лёду. Узімку лёд канчаткова расьціснуў параход і команда паплыла на поўдзень на дзьвюх лодках. Яны плавалі па моры 20 дзён, а потым іх выпадкова падабрала кіталоўнае судно.

XXV

Экспэдыцыя Нэрса

Пасьля няўдалай экспэдыцыі «Полярыса», Злучаныя Штаты спынілі нарыхтаваньне полярных экспэдыцый. За тое іх зноў аднавілі ангельцы.

У 1875 годзе Лёнданскае Географічнае Таварыства нарыхтавала першую ангельскую экспэдыцыю для таго, каб адкрыць паўночны полюс. Гэтая экспэдыцыя павінна была працягваць дасьледваньне Галя. Начальнікам яе быў прызначаны капітан Джордж Нэрс, які прымаў удзел у пошуках Франкліна і быў капітанам славутага карабля «Чэленджэр», на якім дасьледваліся глыбіні Вялікага акіяну.

Экспэдыцыя выправілася на 2-х суднах «Алерт» і «Дысковэры». Капітанамі былі спрактыкаваныя маракі і дасьледчыкі: Маркгэм і Стэфэнсон.

Абодвы параходы спачатку накіраваліся да пратокі Сьміта і з вялікай цяжкасьцю дасягнулі таго месца, дзе стаяў «Полярыс». Адгэтуль караблі прасунуліся яшчэ далей на поўнач і зазімавалі каля берагоў зямлі Гранта.

Увесну 1876 году экспэдыцыяй былі выкананы 3 вялікія паездкі ў санях уздоўж берагоў зямлі Гранта і зямлі Грынэль.

Капітан Маркгэм і некалькі яго спадарожнікаў з надзвычайна вялікімі патугамі дабраліся да 83° 20½′ паўночнай шырыні. Такой шырыні да гэтага часу не дасягаў ні адзін дасьледчык. Падарожнікі былі ў дарозе 2 месяцы і зусім выбіліся з сіл. Яны, бязумоўна, загінулі-б сярод ледзяной пустыні, калі-б ім на сустрэчу з «Алерта» не паслалі ратавальны атрад.

Нэрс убачыў, што дасягнуць полюса нельга, і ён паплыў назад. Сярод экіпажу распачалася цынга. Ад яе памерлі 3 чалавекі. З першага-ж тэлеграфнага пункту Нэрс паслаў Лёнданскаму Географічнаму Таварыству кароткую тэлеграму: „North Potc impracticable“ («паўночнага полюсу нельга дасягнуць»).

І вос тут зноў высоўваецца пытаньне аб паўночна-ўсходнім праходзе міма берагоў Азіі.

XXVI

Паўночна-ўсходні праход.—Экспэдыцыя Нордэншыльда

Экспэдыцыя «Полярыса» і «Алерта» разбурылі легэнду аб свабодным моры каля полюса, а Франклінаўскія экспэдыцыі давялі, што плаваць па паўночна-заходнім праходзе немагчыма. Зусім натуральна, што думка дасьледчыкаў зноў зьвярнулася на паўночны ўсход. Паўночна-ўсходні праход стаяў, як і раней, загадкай, якую нельга вырашыць. Ужо даўно ніхто не рабіў спробы прайсьці ім. І вось туды пачынаюць імкнуцца сьмелыя мараходы.

У 1873 годзе, каб адшукаць паўночны шлях з Эўропы ў Вялікі акіян адправілася аўстрыйская экспэдыцыя Вэйпрэхта і Пайера. Але іх параход «Тэгетгоф» быў зацёрты лёдам, і, скуты ім, насіўся па хвалях Ледавітага мора.

Увесну 1874 году Пайер з некалькімі таварышамі высадзіўся на лёд і пешкам дабраўся да берагу нейкай невядомай зямлі. Гэтая зямля аказалася архіпэлягам шматлікіх астравоў, якой Пайер даў назву ў гонар аўстрыйскага імпэратара «Зямлі Франца Іёсіфа».

Урэшце лёд канчаткова расьціснуў «Тэгетгоф», і няшчасныя падарожнікі з вялікай рызыкай і пасьля вялікіх прыгод дабраліся да Новай Зямлі, дзе сустрэлі рускіх прамыслоўцаў.

Пагібель «Тэгетгофа» ня спыніла, аднак далейшыя спробы адшукаць паўночна-ўсходні праход. Улетку 1875 году швэцкі вучоны Эрык Нордэншыльд на маленькім кітабойным судне «Прэвен» («Спроба») прайшоў ад берагоў Нарвэгіі ў вусьце ракі Енісею. У 1876 годзе Нордэншыльд зноў плаваў на параходзе «Імэр». І гэтае плаваньне аказалася зусім удалым, хоць у Карскім моры і прышлося сустрэцца з лёдам.

Удалае плаваньне ўздоўж паўночных берагоў Эўропы і заходняга Сібіру навяло Нордэншыльда на думку адкрыць паўночна-ўсходні праход у Вялікі акіян. На сродкі, якія былі дадзены швэцкім урадам, стокгольмскім купцом Дыксонам і рускім прамыслоўцам Сібіраковым, Нордэншыльд нарыхтаваў параход «Вэга», які быў спэцыяльна для гэтага пабудаваны.

22-га чэрвеня 1878 году «Вэга» вышла з швэдзкага порта Карльскрона ў сваё далёкае плаваньне. Да вусьця Лены «Вэгу» праводзіў рускі параход «Лена». У палове жніўня «Вэга» мінула мыс Чэлюскін, а ў пачатку верасьня прайшла міма Чаунскай губы і Шэлагскага мысу (на Чукоцкім паўвостраве).

У канцы верасьня на моры зьявіўся лёд. Распачаліся марозы і Нордэншыльд быў прымушаны спыніцца на зімоўку. Ён не дайшоў усяго толькі некалькі дзесяткаў міль да Бэрынгавай пратокі, дзе мора не замярзае так рана.

Але лёд не хацеў прапусьціць «Вэгу» далей на ўсход і падарожнікі зазімавалі недалёка ад Шалегскага мысу. Пацягнулася сумная і доўгая зіма. Нордэншыльд чытаў таварышам лекцыі пра

ранейшыя палярныя падарожжы. На лёдзе быў зроблены каток. Часам на «Вэгу» прыяжджалі ў госьці чукчы. Мараплаўцы ў сваю чаргу езьдзілі ў госьці да чукчаў. Яны вывучалі іх быт і жыцьцё.

Падарожнікі правялі на зімоўцы сярод лёду 300 сутак. Толькі ў канцы красавіка 1879 г. зьявіліся першыя вястуны вясны—чайкі і гагі. Нордэншыльд хацеў ужо рыхтавацца плысьці далей, як раптам у маі наступілі халады, і толькі ў канцы чэрвеня пайшоў першы дождж і ў тундры паказалася зеляніна. Але гэтыя адзнакі былі манлівымі, мора яшчэ было пакрыта лёдам. Толькі 18 ліпеня пры моцным паўднёвым ветры мора вызвалілася ад лёду. Нордэншыльд загадаў разводзіць пару. І ў той самы дзень «Вэга» накіравалася на ўсход.

20-га ліпеня «Вэга» мінула мыс Усходні і ўвайшла ў Бэрынгаву пратоку. Пытаньне пра паўночна-ўсходні праход пасьля больш чым трохсоттадовых спробаў было бліскуча вырашана. «Вэга» прайшла праз поўнач у Японію, Кітай, Індыю і праз Суэцкі канал вярнулася ў Эўропу.

Аднак, паўночна-ўсходні шлях патрабаваў яшчэ многа афяр. Пытаньне аб практычным значэньні гэтага шляху яшчэ ня вырашана цалкам, як гэта мы ўбачым, і ў нашы дні.

XXVII

Два гады ў ледзяным палоне

Пяць тыдняў пасьля таго, як самая шчасьлівая палярная экспэдыцыя прайшла праз Бэрынгаву пратоку ў Вялікі акіян, праз гэтую самую пратоку на поўнач прайшла другая—самая нешчасьлівая экспэдыцыя, якую ведае гісторыя. Гэта была амэрыканская экспэдыцыя лейтэнанта Дэ-Лёнга. Параход экспэдыцыі называўся «Жанэта».

Гэтая экспэдыцыя была паслана рэдакцыяй газэты «Нью-Іорскі Гэрольд» для пошукаў Нордэншыльда. У Эўропе і Амэрыцы нічога ня ведалі аб Нордэншыльдзе ў часе яго зімаваньня, і шмат хто лічыў, што «Вэга» загінула сярод лёду. Каб высьветліць гэтае пытаньне і дапамагчы ўдзельнікам экспэдыцыі, якія засталіся жывымі, накіраваўся Дэ-Лёнг.

Едучы на поўнач, Дэ-Лёнг ставіў сабе падвойную задачу. Першае—дапамагчы Нордэншыльду, а калі Нордэншыльд не патрабуе дапамогі, накіравацца на паўночны полюс.

Калі ён дасягнуў таго месца, дзе зімавала «Вэга» і даведаўся, што Нордэншыльд без усякіх перашкод прайшоў паўночна-ўсходні праход, Дэ-Лёнг накіраваўся на поўнач, каб дасягнуць полюса з боку Сібіры.

Але хутка на моры паказаўся густы лёд. 6-га верасьня 1879 г. «Жанэта» апынулася ў лёдавым палоне. Надзеі на хуткае вызваленьне ня было. Навокал расьцілалася бясконцае лёдавае мора.

«Гэтая мясцовасьць вельмі падыходзіць для тых, хто хоча навучыцца цярплівасьці»,—піша Дэ-Лёнг у сваім дзёньніку.

Палярная прырода сапраўды прывучыла да цярплівасьці. «Жанэта» прастаяла сярод лёду 22 месяцы. Яна ўвесь час павольна рухалася разам з лёдам на паўночны захад. Часам лёд так сьціскаў параход, што трашчаў увесь корпус і палуба выгіналася. Аднак, Дэ-Лёнг і яго спадарожнікі, ня гледзячы на ўвесь жах іх становішча, ня трацілі надзеі на ратунак. Дэ-Лёнг стараўся падтрымаць бадзёрасьць духа ў сябе і ў іншых. Кожны дзень ад 11 да 1-й гадзіны ўвесь экіпаж выходзіў на лёд, каб прайсьціся або гуляць у футбол. Па вечарох рабілі агульнае чытаньне,—стараліся рознымі спосабамі разьвесяляць адзін аднаго.

У студзені 1880 г. у параход пачала цячы вада. Прыходзілася бязупынна адліваць ваду. 17 месяцаў, ня спыняючыся працавалі помпы. Людзі засыналі пад гэты шум, прачыналіся з ім, і цэлы дзень слухалі яго.

Лета 1880 г. было надзвычайна суровае. Амаль заўсёды лютавалі моцныя навальніцы. У каютах было вільготна і холадна. Здароўе экіпажу, якое ўжо было надорвана першым зімаваньнем, рабілася ўсё горш. Амаль палова экіпажу заўсёды хварэла.

Аднойчы ўвесну падарожнікі раптам убачылі далёка два невялікія вастраўкі. Хутка была нарыхтавана экспэдыцыя на санях на востравы, і гэтыя скалістыя кручы, кінутыя ў мора, былі названы астравамі Жанэты і Гэнрыэты і абвешчаны ўладаньнем Злучаных Штатаў. Жанэта і Гэнрыэта былі першай зямлёй, якую падарожнікі бачылі за два апошнія гады. На астравох быў пастаўлены шаўковы сьцяг, які пашыла жонка Дэ-Лёнга.

Абставіны тым часам пагаршаліся. Сярод экіпажу ўсё часьцей і часьцей паўставала пытаньне аб тым, каб ісьці пешкам па лёдзе да берагоў Сібіры. Але Дэ-Лёнг не хацеў пакідаць «Жанэты». Ён усё яшчэ меў надзею, што лёд вызваліць параход і хутка настане час вызваленьня.

Але набліжаўся ня час вызваленьня, а час пагібелі. Гэта здарылася 12 чэрвеня 1881 г. па абедзе.

Лёд так сьціснуў «Жанэту», што яе корпус ня вытрымаў і праламаўся. У параход лынула вада. Дэ-Лёнг загадаў хутка зносіць на лёд харчы, лодкі, адзеньне, мяшкі для спаньня, карабельныя журналы і інструманты. Уначы «Жанэта» схавалася пад вадой. І падарожнікі апынуліся сярод лёдавай пустыні. Катастрофа здарылася на 77° паўночнай шырыні.

Дэ-Лёнг зараз-жа пачаў рыхтавацца ў падарожжа да берагоў Сібіры.

Усе прыпасы былі пакладзены на 6 саней. Здаровыя людзі падзелены на 5 атрадаў. Кожны атрад цягнуў свае сані.

Дэ-Лёнг хацеў дасягнуць Нова-Сібірскіх астравоў, дзе сібірскія паляўнічыя здабываюць мамантавыя косьці. Калі на Нова-Сібір-

скіх астравох яны ня сустрэнуць людзей, дык экспэдыцыя пераправіцца ў лодках у вусьце Лены і падымецца па рацэ да першага чалавечага паселішча.

16 чэрвеня падарожнікі адправіліся ў сваё небясьпечнае падарожжа па лёдзе.

Аднак пераход быў куды цяжэй, чым думаў Дэ-Лёнг. Летняе сонца разьмягчыла лёдавую паверхню і зрабіла лёд кашай. Шматлікія шчыліны і палонкі, праз якія прыходзілася перабірацца на лодках, рабілі дарогу яшчэ больш цяжкай. Усё гэта вельмі перашкаджала рухацца ўперад. За дзень праходзілі ўсяго толькі па некалькі кілёмэтраў, а тым часам да сібірскага берагу было каля 1000 кілёмэтраў.

Харчоў заставалася толькі на два месяцы. З-за сьлепячай яскравасьці сьнегу і лёду ісьці прыходзілася ўначы. Уранку, калі спыняліся на адпачынак, людзі падалі ад стомленасьці. Толькі думка, што яны хоць крыху падышлі бліжэй да чалавечага паселішча падтрымлівала ў іх волю да жыцьця.

Але вось пасьля тыднёвай дарогі Дэ-Лёнг, які рабіў астранамічныя вылічэньні шырыні месца, з жахам пераканаўся, што ў той час, калі ён і яго спадарожнікі ідуць на поўдзень, плынь адносіць лёд далей на поўнач. За тыдзень падарожжа на поўдзень яны апынуліся куды далей на поўнач ад таго месца, адкуль яны вышлі.

Дэ-Лёнга ахапіў жах ад гэтага адкрыцьця, але ён не знайшоў ў сабе сілы сказаць пра гэта ўсім сваім спадарожнікам. Свой сакрэт ён адкрыў толькі доктару Амблеру і мэханіку Мэльвілю.

Праз нейкі час плынь зьмянілася, і іх стала адносіць на захад. У канцы ліпеня яны дайшлі да вострава, якому Дэ-Лёнг даў назву «Бэнэт», у пашану рэдактара газэты «Нью-Іорскі Гэрольд».

Да берагу Сібіры заставалася яшчэ 800 кілёмэтраў, а харчоў магло хапіць толькі на тры тыдні пры галодным пайку.

Галодныя і стомленыя яны ўпарта ішлі на поўдзень.

Урэшце няшчасныя падарожнікі дацягнуліся да адкрытага мора. Спусьцілі на ваду лодкі. Аднэй лодкай кіраваў сам Дэ-Лёнг, другой мэханік Мэльвіль, а трэцяй лэйтэнант Чып.

12-га верасьня моцная навальніца разлучыла лодкі і кожная партыя паплыла асобна. Змардаваныя, худыя і галодныя, у мокрым пашарпаным адзеньні падарожнікі некалькі дзён насіліся на хвалях. Яны гатовы былі звар'яцець.

Тым часам настаў кастрычнік. Распачаліся марозы. Дэ-Лёнг ня ведаў, што сталася з яго таварышамі на другіх лодках, а тыя ня ведалі, дзе знаходзіцца іх начальнік.

Урэшце лодка самога Дэ-Лёнга дасягнула вусьця Лены. 30 чалавек, якія ўжо амаль паміралі, з вялікай цяжкасьцю выбраліся на пустынны абледзянелы бераг. Бясконцая тундра расьцілалася перад імі. Сілы пакідалі змучаных людзей. Праз некалькі дзён яны зьелі ўсе харчы.

Дэ-Лёнг паслаў двух найбольш моцных і здаровых матросаў уперад. Ён загадаў як мага хутчэй знайсьці чалавечае паселішча і паклікаць на дапамогу людзей. Пасьля надзвычайна цяжкай дарогі па тундры, матросы сапраўды знайшлі якуцкія юрты. Але іх заклікаў аб дапамозе якуты не разумелі. Матросы плакалі. Яны таварылі якутам, што на поўначы засталіся адзінаццаць таварышоў, якія паміраюць і якім трэба адвезьці харч і адзеньне. Але якуты толькі са спачуваньнем ківалі галавамі. Яны не разумелі, у чым справа.

А ў гэты час Дэ-Лёнг і яго спадарожнікі ішлі па тундры, трымаючыся берагу Лены. З кожным днём яны чакалі дапамогі. Але дапамога ня прыходзіла.

Становішча двух другіх лодак было такое: лодка лэйтэнанта Чыпа зьнікла бясьсьледна ў хвалях Ледавітага мора. Лодка Мэльвіля некалькімі днямі раней чым Дэ-Лёнг высадзілася на беразе Лены, увайшла ў яе вусьце і паплыла па рацэ да першай якуцкай «стаянкі».

Калі Мэльвіль крыху адпачыў, ён адвёз спадарожнікаў у Верхаянск, а сам паехаў шукаць Дэ-Лёнга. Пасьля старанных і пільных пошукаў у вусьцях Лены, Мэльвіль убачыў у адным месцы невялікую сьнегавую гурбу. З пад сьнегу была відаць чалавечая рука—рука Дэ-Лёнга! Побач ляжала некалькі яго таварышоў. Тут-жа валялася запісная кніжка Дэ-Лёнга.

Дэ-Лёнг вёў штодзенныя запісы. У працягу 140 дзён вандраваньня па лёдзе і па тундры Дэ-Лёнг адзначыў усе здарэньні і этапы сваёй дарогі да сьмерці. Але з кожным новым днём запісы рабіліся карацей. Вось запісы апошніх дзесяці дзён.

«Пятніца, 21 кастрычніка, 131 дзень. Уначы мы знайшлі доктара Каача мёртвым. Ён ляжаў між намі. Лі памёр у поўдзень.

«Субота, 22 кастрычніка, 132 дзень. Вельмі слабыя для таго каб аднесьці целы Лі і Каача.

«Нядзеля, 23 кастрычніка, 133 дзень. Усе вельмі слабыя. Сёньня крыху спалі. Прынесьлі дроў для агню. Усе хварэюць на ногі. Няма абутку.

«Панядзелак, 24 кастрычніка, 134 дзень. Страшная ноч.

«Аўторак, 25 кастрычніка, 135 дзень.

«Серада, 26 кастрычніка, 136 дзень.

«Чацьвер, 27 кастрычніка, 137 дзень. Івэрсэн зусім абясьсілеў.

«Пятніца, 28 кастрычніка, 138 дзень. Досьвіткам Івэрсэн памёр.

«Субота, 29 кастрычніка, 139 дзень. Сёньня ўначы памёр Дрэсьлер.

«Нядзеля, 30 кастрычніка, 140 дзень. Бойд і Гэрц памёрлі ўначы. Калінс памірае...»

На гэтых словах абрываецца дзёньнік няшчаснага Дэ-Лёнга. Напэўна 1 лістапада і сам Дэ-Лёнг сканаў за сваімі таварышамі.

Мэльвіль пахаваў Дэ-Лёнга і яго таварышоў у агульнай магіле на высокім узгорку на беразе Ледавітага мора.

XXVIII

Трагедыя экспэдыцыі Грылі

Улетку 1881 г. за некалькі месяцаў да першых вестак аб трагічным канцы экспэдыцыі Дэ-Лёнга, на поўнач з Амэрыкі адправілася другая экспэдыцыя. Гэтай экспэдыцыяй кіраваў лейтэнант Грылі. Пасьля трох гадоў сьвет даведаўся пра яе гісторыю, ад якой веяла жахам.

Грылі ня думаў ехаць на полюс, але яго паслалі, каб пабудаваць на зямлі Гранта адну з міжнародных палярных станцый. Міжнародны палярны зьезд 1879 г. вынес пастанову, што ўсё дзяржавы павінны пабудаваць для навуковых назіраньняў і пляновага вывучэньня палярнай прыроды вакол паўночнага полюса навуковыя станцыі. Пачынаючы з 1881 г. распачалася організацыя станцый на мысе Бароў, каля форта Рэ, у пратоцы Сьміта на востраве Ян-Майен і на Шпіцбэргене. Грылі трэба было пабудаваць назіральную станцыю на зямлі Гранта. Апроч таго - Грылі думаў, што сустрэне дзе-небудзь каля зямлі Гранта параход «Жанэту» Дэ-Лёнга. Пра пагібель Дэ-Лёнга ўлетку 1881 г. у Амэрыцы яшчэ ня ведалі.

Грылі паплыў на параходзе «Протэй». Экспэдыцыя складалася з 25-ці чалавек, у тым ліку было некалькі эскімосаў. Калі ўдзельнікі экспэдыцыі пабудавалі станцыю з обсэрваторыяй і падрыхтаваліся да зімаваньня, «Протэй» паплыў назад. Грылі і яго спадарожнікі засталіся адны ў палярнай пустыні, адрэзаныя ад усяго сьвету. Харчоў у іх было на два гады, але ўжо на другі год за Грылі і яго таварышамі павінна было прысьці судно.

Аднак, параход, які быў пасланы за Грылі ўлетку 1882 году, ня мог прабрацца праз лёд, дзе зімавала экспэдыцыя. Улетку 1883 г. былі пасланы ўжо два параходы—«Протэй» і «Іантык». Але «Протэй» пацярпеў крушэньне па дарозе, а «Іантыка» у Грэнляндыі спыніў плывучы лёд. Пасылаць новую экспэдыцыю было позна, хоць становішча Грылі і яго таварышоў вельмі непакоіла. Усе ведалі, што харчоў у іх магло хапіць толькі да лета 1883 г.

Як-жа жылі ў тэтыя гады Грылі і яго спадарожнікі ў палярнай пустыні? У першы год Грылі організаваў некалькі санных экспэдыцый на поўнач ад зямлі Гранта і Грэнляндыі. У красавіку 1882 г. лейтэнант Локвуд з салдатам Брэнэрам дайшлі да 83° 30' паўночнай шырыні. Да гэтага месца яшчэ ніколі не даходзіў ніводны дасьледчык. Сам Грылі дасьледваў зямлю Гранта і рабіў мэтэоролёгічныя назіраньні.

Грылі ўсё лета 1882 г. прачакаў прыбыцьця парахода, і, калі параход ня прыбыў, яны пачалі рыхтавацца да другой зімоўкі. Гэтая зімоўка прайшла досыць добра. Харчоў хапала, і дасьледчыкаў падтрымлівала надзея, што ў наступнае лета 1883 году за імі прыдзе судно.

Але вось настала і лета 1883 г. Харчы канчаліся. Набліжалася восень, а параход ня прыходзіў. Грылі ведаў, што заставацца на трэцюю зіму без харчоў немагчыма і таму ў жніўні 1883 г. рашыў адправіцца на поўдзень.

Яны спусьціліся ў лодках да затокі Сьміта, але не маглі прайсьці праз яе. Плывучы лёд загарадзіў ім дарогу. Грылі прымушаны быў зімаваць на невялікім востраве.

Тут вандроўцы пабудавалі сабе хату з каменьня і сьнегу. Замест страхі яны накрылі яе лодкаю. У позьнюю восень Грылі паслаў чатырох матросаў пад склад харчоў, які быў пакінуты Нэрсам у 1875 г. на адным мысе.

Матросам пашанцавала хутка знайсьці гэты склад, і яны да верху наклалі сані харчамі. Але, едучы назад, адзін матрос адмарозіў сабе рукі і ногі. Каб выратваць таварыша астатнія матросы кінулі частку харчоў. Двое з іх залезьлі ў спальны мяшок і палажылі між сабой абмарожанага таварыша. Яны грэлі яго сваім целам. Чацьвёрты матрос пайшоў у лягер за дапамогай. Дапамога прышла толькі праз 18 гадзін.

Тымчасам становішча Грылі і яго спадарожнікаў пагоршвалася з кожным днём. У красавіку ад голаду памёр лейтэнант Лохвуд. Ён да самай сьмерці рабіў мэтэоролёгічныя назіраньні. Два другіх матросы адправіліся на паляваньне. Яны думалі забіць хоць якога-небудзь зьвера, каб хоць крыху адцягнуць голад. На дарозе матросаў захапіла навальніца і адзін ад голаду ўпаў у сьнег. Яго таварыш зьняў з сябе сьвітку, накрыў ёй таварыша, які замярзаў, і некалькі гадзін прасядзеў пад вельмі моцнай сьнегавой завеяй у санях, трымаючы яго пакуль ён не памёр.

Людзі паміралі ад холаду і голаду. Улетку 1884 году Грылі з рэшткай экспэдыцыі дацягнуўся да складу Нэрса і застаўся там таму, што людзі ня мелі ўжо больш сіл ісьці далей. Яны елі рэмні сабачай збруі і падошвы ад ботаў. Але і гэты харч Грылі выдаваў штодзённа па маленькай порцыі.

І вось адбыўся рэдкі выпадак, амаль адзіны ў гісторыі полярных падарожжаў. Грылі стаў заўважаць, што колькасьць рэмняў падазрона хутка памяншаецца. Ён стаў сачыць і ўбачыў, што адзін матрос бязупынна нешта жуе. Грылі паклікаў яго і прымусіў прызнацца, што рэмні крадзе ён. Грылі папярэдзіў матроса, што застрэліць яго за кражу рэмняў. Матрос абяцаў больш ня красьці. Але голад быў мацней за яго, і матроса зноў западозрылі ў пакражы. Тады Грылі яшчэ раз папярэдзіў матроса і сказаў тром яго таварышам, што калі зловяць злодзея яшчэ раз на месцы злачынства, яны павінны яго расстраляць.

На другі дзень 6-га чэрвеня Грылі зноў убачыў, што матрос жуе крадзеныя рэмні. Тады яго расстралялі...

Гэтае здарэньне зрабіла на ўсіх вельмі цяжкае ўражаньне. Праз некалькі дзён пасьля пакараньня матроса памёр доктар, які

пераҗыў гэтую драму асабліва цяжка. Хутка памёр яшчэ адзін матрос.

Пад сярэдзіну лета 1884 г. з 25-ці чалавек, якія засталіся з Грылі на зямлі Гранта засталося жывымі толькі 9 чалавек. Калі полярная тундра ў некаторых месцах вызвалілася ад сьнегу, падарожнікі сталі карміцца ласіным мохам, але яго было мала каля палаткі, а iсьці далёка ад палаткі ніхто ня мог.

Настаў дзень 22 чэрвеня. Грылі і яго таварышы былі ўжо двое сутак без усялякіх харчоў. Уранку 22 чэрвеня адзін з найбольш здаровых матросаў нагрэў крыху вады і зварыў у ёй кавалак маржовай скуры, якую ён адрэзаў ад спальнага мяшка. Грылі паміраў. Дзьмуў рэзкі вецер, ён залазіў і ў палатку. Усе рыхтаваліся да хуткай сьмерці. Ніякай надзеі на ратунак ня было.

Раптам Грылі здалося, што ён пачуў сьвісток парахода. Ён хацеў устаць і выйсьці паглядзець на мора, але ня мог падняцца. Слабеючым голасам канаючага Грылі паслаў двух матросаў—Брэнара і Лонга—паглядзець, ці няма на моры парахода.

Праз некалькі хвілін Брэнар вярнуўся і сказаў, што на моры няма нікога. Лонг пашоў крыху далей, каб падняць кій са сьцягам, які ўпаў.

— Я, відаць, памыліўся,—ціха сказаў Грылі і павярнуўся да сьцяны, каб памерці.

Але вось за сьцяной палаткі пачуліся нейкія крокі па скрыпучым сьнезе, пачуўся нейкі чужы голас і праз хвіліну сьцяну палаткі прарэзалі нажом.

— Яны тут!—пачуў моцны крык Грылі, які ўжо засынаў прадсьмяротным сном.

Хутка ў палатку ўвайшлі некалькі чалавек. Гэта быў капітан Шлі з таварышамі. У ранньлю весну 1884 году амэрыканскі ўрад паслаў іх у бухту, дзе зімаваў Грылі. Тут яны не знайшлі нікога. Яны знайшлі толькі скрынку з навуковымі інструмантамі і заметкамі Грылі і яго ліст. У лісьце, які быў напісаны 21 кастрычніка 1883 г. пісалася, што ў экспэдыцыі застаецца харчоў толькі на 40 дзён. Але з таго часу мінула цэлых 8 месяцаў.

Капітан Шлі паслаў лейтэнанта Кольвэля ў шлюпцы дасьледваць бераг і адшукаць Грылі. Ня гледзячы на ўсе стараньні Кольвэля, сьлядоў Грылі нідзе ня было.

Але вось аднойчы, агінаючы мыс, яны ўбачылі, акурат у той час, калі параходны сьвісток клікаў іх зноў на параход, постаць, якая стаяла на беразе. Гэта быў матрос Лонг, якога паслаў Грылі. Ён два разы зыходзіў з месца назіраньня, але потым рашыў вярнуцца на бераг яшчэ раз.

Адзін матрос у лодцы падняўся і стаў махаць сьцягам. Чалавек на беразе таксама зрабіў знак.

— Колькі жывых? Крыкнуў Кольвэль, пад'яжджаючы да берагу.

— Сем!—адказаў слабы голас.

Кольвэль першы выскочыў з лодкі на бераг, падбег да Лонга, які стаяў перад ім з упалымі шчокамі, з дзікім поглядам, увесь зарослы валасамі.

Дзе вы знаходзіцеся?—спытаўся Кольвэль.

— У палатцы,—адказаў ціхім хрыплым голасам Лонг.—За ўзгоркам палатка павалілася.

— Грылі жывы?

— Але. Палатка павалілася...

Лонга аднесьлі ў лодку, а Кольвэль з некалькімі матросамі пабеглі шукаць палатку.

Кольвэль ня мог знайсьці адразу ў яе ўваход і з вялікай нецярплівасьці прарэзаў нажом яе сьцяну. Страшны малюнак убачыў Кольвэль. Каля самага ўваходу ляжаў чалавек, падобны да мерцьвяка. Ніжняя сківаца ў яго адвісла, вочы глядзелі ўгару. Побач ляжаў другі чалавек, без канцоў рук і бяз ног. Да яго правай рукі была прывязана лыжка. У кутку ляжала нейкая цёмная постаць. Гэта быў чалавек з даўгой ускалмачанай барадой і дзіка палаючымі вачмі.

— Хто вы?—спытаў яго Кольвэль.

— Чалавек нічога не адказаў. За яго адказаў яго сусед.

— Гэта лейтэнант—лейтэнант Грылі.

Кольвэль узяў яго за руку.

— Грылі,—гэта вы?

Так,—праказаў Грылі ледзь чутным голасам.—Нас засталося толькі сем. Вось мы—мы паміраем як трэба людзям. Я зрабіў усё, што мог. Дайце пра нас добры рапарт...

З гэтымі словамі Грылі страціў прытомнасьць. Кольвэль загадаў даць усім крыху сушанага мяса і бісквітаў. Спачатку ніхто не хацеў есьці. Але калі паміраючыя разжавалі першую порцыю, іх цяжка было адарваць ад яды.

З парахода быў выкліканы доктар, які даў няшчасным узмацняючае лякарства. У той-жа дзень Грылі і яго шэсьць таварышоў былі перавезены на параход. Чалавек з адмарожанымі рукамі і нагамі хутка памёр. На параход забралі таксама і тых мерцьвякоў, якіх знайшлі каля палаткі.

Параход з рэшткай экспэдыцыі быў сустрэчаны вялізарным натоўпам. Усім хацелася паглядзець на людзей, якія пражылі ў палярнай пустыні тры гады. Першая на параход увайшла жонка Грылі разам з морскім міністрам.

Пра членаў экспэдыцыі Грылі гаварылі тое самае, што і пра ўдзельнікаў экспэдыцыі Франкліна,—што быццам яны звар'яцеўшыя ад голаду, забівалі і елі сваіх таварышоў. У Амэрыцы гэтаму верылі. Але сам Грылі катэгорычна гэта абвяргаў.

Грылі, паправіўшыся ад галадоўкі, напісаў вялікую кніжку аб сваёй сумнай экспэдыцыі. Гэтую кніжку ён прысьвяціў: «Памёршым членам экспэдыцыі, якія так многа цярпелі, і жывым членам экспэдыцыі, якія цярпелі яшчэ больш».

* * *

Нечалавецкія пакуты, якія перажылі Грыль, і яго спадарожнікі, і пагібель экспэдыцыі Дэ-Лёнга, зьяўляюцца як-бы заключнымі старонкамі першай часьці гісторыі змаганьня за паўночны полюс. Пасьля гэтых экспэдыцый наступае перапынак дасьледваньня поўначы, а потым распачынаецца новы разьдзел у гісторыі дасьледваньняў і гэты разьдзел адчыняе Фрытыоф Нансэн.

ЧАСТКА ДРУГАЯ

I

Фрытыоф Нансэн

Трагічная пагібель экспэдыцыі Дэ-Лёнга паказала, што паўночнага полюса нельга дасягнуць з боку Сібіры. І адгэтуль прырода агарадзіла «апошнюю тайну» Зямлі лёдавым бар'ерам, і тут адвечная зіма перапыняла шлях сьмельчаком.

Дзесяткі экспэдыцый, якія атакоўвалі полюс са ўсіх бакоў, скончыліся няўдачай. Сотні афяр ляжалі каля ледзяных парогаў таемнай вобласьці. Усе спробы дабрацца да полюса разьбіваліся аб бліскучыя сьцены полярнага лёду.

Пасьля гэтага ні адна краіна больш не наважвалася пасылаць дасьледчыкаў на поўнач, таму што гэта значыла пасылаць людзей на верную сьмерць.

Але думка чалавека-дасьледчыка зноў ды зноў імкнулася на далёкую поўнач.

Што робіцца на самым паўночным пункце зямлі? Што хаваюць за сваім лёдавым бар'ерам полярныя ільдзіны? Аб гэтым думалі шмат вучоных. Але ніводны з іх ня мог паказаць верных шляхоў, каб заваяваць полюс.

І вось калі ўжо здавалася, што розум чалавека бясьсільны перад таемнасьцю полюса, нечакана пачуўся голас маладога нарвэскага вучонага—Фрытыофа Нансэна. Нансэн вырашыў ісьці на паўночны полюс. Каб дасягнуць яго, ён выпрацаваў новы плян. На гэты плян яго штурхнула знаходка рэчаў з параходу «Жанэты».

Гэта было ў чэрвені 1884 году. Тры грэнляндзкіх рыбакі-эскімосы, плывучы ў фіордзе «Надзея Юліяна»—каля ўсходніх берагоў Грэнляндыі—зьвярнулі ўвагу на варону, якая кружылася над ільдзінай, што плыла каля ўваходу ў фіорд. Рыбакі накіраваліся да яе.

На ільдзіне нешта чарнелася. Рыбакі прысталі да яе і ўбачылі ў сьнезе розныя рэчы: адзеньне, скрынку, банкі з-пад консэрваў. Эскімосы пайшлі са сваёй знаходкай да дацкага чыноўніка. Па не-

каторых адзнаках чыноўнік здагадаўся, што рэчы, якія знойдзены на ільдзіне, былі з «Жанэты», што ўлетку 1881 г. загінула каля Нова-Сібірскіх астравоў. Морская плынь прынесла ільдзіну з рэчамі з усходу на захад.

Гэтая знаходка і навяла Нансэна на яго вялікі плян паходу на полюс.

— Калі рэчы з «Жанэты» трапілі ад берагоў Сібіры да берагоў Грэнляндыі, значыць, парашыў Нансэн, у Паўночным Ледавітым моры існуе плынь з усходу на захад.

А калі існуе такая плынь, дык ці нельга скарыстаць яе, каб заваяваць полюс? Магчыма, плынь праходзіць праз самы полюс, і калі пабудаваць моцны карабель, які вытрымае ціск лёду, і пайсьці па сьлядох «Жанэты», дык, магчыма, плынь прынясе карабель проста на полюс. Чалавек-жа перамагае прыроду толькі тады, калі скарыстоўвае яе сілы. Значыцца трэба прымусіць гэтыя сілы працаваць і на тое, каб заваяваць полюс.

Так думаў Нансэн. Ён парашыў як-бы там ні было, зьдзейсьніць свой плян. Але ён разумеў, што для таго, каб заваяваць полюс трэба быць добра ўзброеным рознымі ведамі. Патрэбна сур'ёзная падрыхтоўка, звычка да ўмоў палярнай прыроды, патрэбна суровая палярная школа. І Нансэн для практыкі накіраваўся ў Грэнляндыю.

II

Першая экспэдыцыя Нансэна ў Грэнляндыю

Грэнляндыю завуць самаю цікавай паўночнай палярнай краінай. Гэта—краіна паўночнага сонца і паўдзённай цемры, краіна з тропічным блакітным небам над вечным лёдам. Краіна, дзе вяршыні гор пакрыты сьнегам, які ніколі не растае,—а ўнізе каля гор цьвіце яркі арктычны мак.

Грэнляндыя—краіна белага маўчаньня. Там на 1000 кілёмэтраў цягнецца лёдавая пустыня. Арктычная Сахара, дзе вока чалавека нічога ня бачыць апроч белага сьляпучага сьнегу, блакітнага неба і сонца ў марозным паветры,—ці белага туману, які ўсё хавае пад сваёй густой коўдрай. Вецер ніколі не змаўкае над лёдавымі прасторамі Грэнляндыі. Ён часам ператвараецца ў шалёную завіруху, якая раве па цэлых тыднях і люта ўздымае хмары сьнегу. У гэтай вялізарнай лёдавай пустыні няма ніякага жыцьця. Толькі ў паўднёвай яе частцы і на заходнім узьбярэжжы, у фіордах, якія абаронены ад ветру, стаяць маленькія хаціны эскімосаў.

Такая была школа, куды накіраваўся малады Нансэн, каб атрымаць падрыхтоўку да змаганьня за полюс. Для першага вуроку Нансэн захацеў перасячы Грэнляндыю ўпоперак з усходу на захад. Гэта лічылася амаль вар'яцтвам. І калі Нансэн зьвяр-

нуўся да ўраду з просьбай, каб яму выдалі дапамогу ў 5.000 крон для організацыі экспэдыцыі, яму адмовілі: «Урад ня можа,—сказалі яму,—даваць грошы на вар'яцкія прадпрыемствы».

Але Нансэн быў упарты. Ён угаварыў знаёмага купца пазычыць 2500 крон, і пачаў падрыхтоўваць экспэдыцыю. Раней за ўсё трэба было знайсьці спадарожнікаў, якія-б падыходзілі да гэтага падарожжа. Нансэн выбраў траіх: Ото Свэрдрупа, Олафа Дзітрыхсэна і Хрысьцяна Трана. Потым ён наняў двух лапландцаў для работы.

Нансэн узяў 5 саней з харчамі, навуковымі інструмантамі, футровымі мяшкамі для спаньня, брэзэнтавай палаткай і лыжамі і са сваімі спадарожнікамі ўлетку 1888 году адправіўся на прамысловым судне да ўсходняга берагу Грэнляндыі.

11-га чэрвеня на горызонце паказаліся яе скалістыя берагі. Узьбярэжжа было навокал абкружана плывучым лёдам. Нансэн высадзіўся проста на лёд. Ільдзіну, на якую сышлі падарожнікі, аднесла ад берагу далёка на поўдзень. Нансэн і яго спадарожнікі дзесяць дзён насіліся на ёй. Кожную хвіліну яны былі на краі пагібелі. Урэшце ільдзіна трапіла ў больш ціхае месца. Плынь паслабела, і падарожнікі высадзіліся на бераг.

Падняўшыся на поўнач да 64,5° паўночнай шырыні, Нансэн распачаў сваё падарожжа. Кожны ўдзельнік цягнуў за сабой цяжкія сані з харчамі і іншымі прыпасамі. Большую частку дарогі ішлі на лыжах.

За дзень праходзілі кілёмэтраў па трыццаць. Увечары, стомленыя і галодныя, яны расстаўлялі ў ледзяной пустыні палатку і спыняліся на начлег.

Нансэн гатаваў на сьпірытусовай лямпе абед і потым частаваў таварышоў чаем. Каля лямпы падарожнікі адаграваліся і адпачывалі.

«Нашы вечары ў палатцы,—гаворыць Нансэн,—калі мы добра абчысьціўшыся ад сьнегу сядзелі кружком на мяшкох з адзеньнем, былі бязумоўна самымі сьветлымі момантамі нашага існаваньня. І цяжкая дзённая работа, і стомленасьць і вялікі холад—усё забывалася ў гэтыя хвіліны, калі мы, седзячы навакол запаленай сьпірытусовай лямпы з нецярплівасьцю чакалі вячэры. Сапраўды, ня шмат якія гадзіны ў жыцьці я ўспамінаю з такімі здаволеньнем! А калі суп, зацірка, ці наогул страва была гатова, калі кожны атрымаў сваю порцыю, і мы запальвалі агарак сьвечкі, каб бачыць, што мы ядзім, мы ўсе канчаткова прыходзілі ў вясёлы настрой, і я ўпэўнены, што мае таварышы думалі так як і я, што на сьвеце варта жыць».

24 верасьня пасьля саракапяцідзённага вандраваньня па сьнегавых і лёдавых пустынях, Нансэн і яго спадарожнікі ўбачылі на захадзе мора. 3 кастрычніка яны дайшлі да эскімоскага паселішча

Годхэб. Тут павінен быў Нансэна чакаць параход, каб прывезьці яго ў Нарвэгію. Але параход прачакаў Нансэна да канца верасьня і адправіўся на поўдзень. На параходзе лічылі, што Нансэн загінуў. Нансэн з таварышамі быў прымушаны зімаваць сярод эскімосаў.

III

Грэнляндзкія экспэдыцыі Робэрта Піры

Амаль адначасова з Нансэнам пра заваёву паўночнага полюса думаў і амэрыканец Робэрт Піры. Піры таксама хацеў прайсьці падрыхтоўчую школу. Гэтай школай ён таксама выбраў Грэнляндыю.

І вось, у 1886 г. Піры адправіўся ў Грэнляндыю на выведку, як гаварыў ён. Калі Піры вярнуўся з Грэнляндыі, ён адчуў, што заразіўся «паўночнымі бацыламі», што яго ахапіла «арктычная трасца», якая не пакідала яго з таго часу больш за дваццаць гадоў.

У чэрвені 1891 году Піры на рыбалоўным судне паплыў у Грэнляндыю. Яго экспэдыцыя складалася з 5-ці чалавек. Сярод іх была маладая жонка Піры, а таксама доктар Фрэдэрык Кук, які толькі што скончыў унівэрсытэт. Астатнія спадарожнікі Піры былі: нарвежац Аструп, нэгр Хэнсон і эскімос—праваднік і перакладчык.

Піры накіраваўся на поўнач Грэнляндыі, каб адгэтуль знайсьці шлях да полюса. Лёд затрымаў экспэдыцыю ў бухце Мэльвіль. Там Піры зламаў сабе нагу. Але ён стойка перанёс няшчасьце і ў канцы ліпеня высадзіўся ў бухце Мак-Корміка, каб зазімаваць у ёй. Параход пайшоў у Амэрыку.

Увесну 1892 г. Піры ў компаніі з Аструпам паехаў на сабаках на поўнач. Падарожжа было вельмі цяжкое. Яны зрабілі каля 2000 кілёмэтраў і дасягнулі 82° паўночнай шырыні.

Потым Піры адправіўся да ўсходняга берагу Грэнляндыі. Там 4 ліпеня ён адкрыў бухту, якую ён назваў бухтай Незалежнасьці.

Пасьля гэтага Піры накіраваўся простаю дарогаю на месцы, дзе зімаваў і зрабіў яшчэ каля 900 кілёмэтраў. Толькі ў пачатку жніўня скончыўся ўрэшце гэты «белы паход». У выніку гэтага падарожжа Піры высьветліў, што Грэнляндыя ёсьць востраў, а не частка контынэнту.

Улетку 1892 году Піры вярнуўся ў Амэрыку, а ўвесну 1893 г. зноў паехаў у Грэнляндыю. На гэты раз ён узяў з сабой 8 чалавек спадарожнікаў, 92 сабакі і 12 саней.

З гэтай экспэдыцыі Піры вярнуўся ў Амэрыку ўвесну 1895 г. Ён быў вельмі стомлены. Падарожжа па Грэнляндыі пераканала яго, што дасягнуць да полюса па лёдзе на сабаках вельмі цяжка.

Але Піры прызнаў, што ўсё-такі гэта можна зьдзейсьніць. Ён упарта стаў рыхтавацца да новага паходу на полюс. У адважнага падарожніка была жалезная воля.

IV

Сярод лёду і ночы

24 чэрвеня 1893 г. за два тыдні да таго, калі Піры паехаў у сваю трэцюю грэнляндзкую экспэдыцыю, Фрытьюф Нансэн накіраваўся на паўночны полюс.

Судну экспэдыцыі далі назву «Фрам» («Уперад»). «Фрам» быў пабудаваны па ўказаньнях самаго Нансэна вядомым норвэскім карабельным майстрам Колінам Арчэрам. Карабель пабудавалі з моцнага італьянскага дубу і амэрыканскай хвоі. Борты карабля мелі каля мэтра таўшчыні. Самому караблю была надана паўкруглая форма. «Фрам» напамінаў сабою палову грэцкага арэха або яйца, якое разрэзалі ўздоўж папалам. Нансэн думаў, што такая форма дапаможа «Фраму» пры ціску ільдзіны на борты вызваляцца з моцных лядовых абдымкаў і выштурхвацца лёдам на паверхню.

Нансэн узяў з сабой прыпасаў і апалу на 5 гадоў. Экіпаж «Фрама», ня лічачы самога Нансэна, складаўся з 20 чалавек. Капітанам карабля быў Ото Свэрдруп, спадарожнік Нансэна па Грэнляндыі.

Большасьць вучоных прадракалі Нансэну пагібель. Яны абвясьцілі яго плян «добрым спосабам самагубства», але Нансэн рашыўся папрабаваць сваё шчасьце.

«Фрам» накіраваўся з Норвэгіі на ўсход, уздоўж берагоў Эўропы і Сібіры. Без усялякіх перашкод ён прабраўся праз лёд Карскага мора, дасягнуў Нова-Сібірскіх астравоў. Адгэтуль павярнуў на поўнач. Ён меў надзею трапіць у морскую плынь, якая, як ён думаў, павінна была прынесьці яго карабель па полюс.

20-га верасьня «Фрам» сустрэў непраходны лёд, які акружыў яго са ўсіх бакоў. Праз некалькі дзён карабель апынуўся ў лёдавым палоне. Нансэн і яго спадарожнікі сталі рыхтавацца зімаваць. З паравых катлоў спусьцілі ваду, разабралі паравую машыну. На палубе парахода зрабілі ветраны млын, які павінен быў рухаць дынамо-машыну, якая давала ток для электрычнага асьвятленьня.

Час на «Фраме» цягнуўся аднастойна. У 8 гадзін раніцы ўсе уставалі і сьнедалі. Пасьля сьнеданьня да абеду займаліся рознымі работамі і навуковымі назіраньнямі. А першай гадзіне дню зьбіраліся на абед. Пасьля кароткага пасьляабедзенага перапынку зноў распачыналі работу. На «Фраме» была зроблена сталярная майстэрня, кузьня, шавецкая і кравецкая майстэрні. А 6 гадзіне рабочы дзень канчаўся і падавалі вячэру. У часе адпачынку чы-

талі. Нансэн сабраў на «Фраме» вельмі добрую бібліотэку. Часам рабілі музыкальныя вечары.

Тым часам надышла полярная зіма. Сонца даўно ўжо схавалася за горызонтам. Полярны змрок абкружаў карабель. Халады ўзмацняліся і дасягалі 40°.

Аднак марозы ня спынялі навуковых работ. Кожны дзень рабіліся мэтэоролёгічныя назіраньні, вывучаўся стан лёду. Як і думаў Нансэн, лёд хоць і павольна, але рухаўся на паўночны захад. Разам з ім рухаўся і «Фрам».

Але лёд рухаўся на поўнач не па простай лініі, а выкрутасамі. Ён цягнуў судно то на поўдзень, то на захад, а потым зноў імкнуўся на поўнач. Нярэдка лёд моцна напіраў на карабель. Паасобныя крыгі налазілі адна на другую. Яны ўтваралі высокія горы, якія былі гатовы абваліцца на карабель. У такія дні навокал «Фрама» стаяў бязупынна трэск і груканіна ад лёду. Лёд моцна сьціскаў судно, але круглыя борты, як гэта і думаў Нансэн, не давалі магчымасьці лёду захапіць карабель у свае сьмяротныя абнімы. «Фрам» лёгка выціскаўся наверх.

Мінула зіма. Мінула доўгая полярная ноч. Вярнулася сонца. Наступала полярнае лета. Але лёд, як і раней, гнаў карабель то на поўнач, то на захад, то больш павольна, то хутчэй, то ўперад, то назад...

У красавіку 1894 году «Фрам» дасягнуў 80° 20' паўночнай шырыні. У чэрвені быў пад 81° 30', а ў канцы кастрычніка—пад 82°. Да полюса заставалася яшчэ больш як 800 кілёмэтраў.

16 кастрычніка апошні раз паказалася сонца ў выглядзе вялікага чырвонага круга. Потым зноў настала доўгая полярная ноч. «Фрам» быў зноў акутаны цёмнай пялёнкай полярнай зімы.

Усярэдзіне зімы назіраньні паказалі, што судно адносіцца лёдам на захад і пройдзе міма полюса. Напэўна морская плынь праходзіла не праз самы полюс, а крыху на поўдзень. Такім чынам плян Нансэна рушыўся. Але ўпарты норвэжэц не хацеў прызнаць сябе пераможаным. Увесну ён рашыў накіравацца на полюс пешкам. Адлегласьць ад «Фрама» да полюса складала ў гэты час каля 760 кілёмэтраў. Нансэн меў надзею, што ён гэтую адлегласьць пройдзе ў 50 дзён. Сваім спадарожнікам ён выбраў маладога Яльмара Іогансэна.

Пачалася падрыхтоўка да паездкі. Зрабілі з бамбуку два лёгкія каякі, якія абшылі парусінай. Каякі прызначаліся для таго, каб пераплываць праз палонкі і пратокі. Падрыхтавалі трое саней на шырокіх палазох, а таксама запасы харчоў, навуковыя інструманты, спальныя мяшкі і запасы бэнзыну для прымуса.

Ад'езд Нансэна і Іогансэна на поўнач быў прызначаны на 26 лютага 1895 году. Але першае іх выступленьне было няўдалае. Яны паламалі сані і былі прымушаны зьвярнуцца назад. Толькі 14-га красавіка яны зноў выправіліся ў дарогу.

V

Удваіх на полюс

Уранку 14 красавіка на борце абледзянелага «Фрама» было вялікае ажыўленьне. Экіпаж разьвітваўся з начальнікам экспэдыцыі, які адыходзіў на жудасную Поўнач. У шмат каго зьяўлялася затосная страшная думка:

«Ці не ў апошні раз яны бачаць сваіх таварышоў? Хто ведае, што чакае іх у палярнай лёдавай пустыні, якую да гэтага часу не наведваў ніводны чалавек?»

Але самога Нансэна ня трывожылі такія сумныя думкі. Ён верыў у посьпех сваёй справы і меў надзею, што да восені вернецца на поўдзень, або «дагоніць» свой карабель, або, калі «Фрам» будзе за гэты час аднесены далёка, прабярэцца на Зямлю Франца Іосіфа і адтуль на Новую Зямлю, дзе жыве некалькі сем'яў самаедаў.

28 сабак, якія былі ўпрэжаны ў трое саней, з нецярплівасьцю тупалі на лёдзе. Урэшце Нансэн і Іоганзэн разьвіталіся з таварышамі і крануліся ў дарогу. Надвор'е было яснае. Мароз дасягаў 44° Ц.

Спачатку дарога была добрая. Лёд гладкім полем ішоў на поўнач. Нансэн разьлічваў рабіць за дзень ня менш 30-ці кілёмэтраў. Але чаканьне ня спраўдзілася. Ужо праз тыдзень дарога сапсавалася. Падарожнікаў сустрэлі ледзяныя горы, глыбокія равы. Часам сабакі ледзь цягнулі ногі. Нансэну і Іогансэну прыходзілася самім упрагацца ў дапамогу. За дзень рабілі ня больш 5, а ў лепшым выпадку дзесяці кілёмэтраў.

Пад канец дня падарожнікі звычайна ледзь стаялі на нагах, а часам засыналі ідучы. Калі ногі канчаткова адмаўляліся ісьці, Нансэн і Іогансэн знаходзіліся сярод лёдавай пустыні вялікія скалы і пад іх абаронай ставілі палатку. Адзін адпрагаў сабак, другі распальваў прымус. Потым дзьверы палаткі зачыняліся як мага шчыльней, разьвязвалі спальны мяшок, абодвы залазілі ў яго і пачыналі па крысе адтойваць свае адзеньне.

У дзень верхняе адзеньне іх было заўсёды мёрзлым і пакрывалася панцырным пластом лёду, які трашчэў пры кожным руху. У спальным мяшку лёд пачынаў адтаваць і паступова разьвівалася цяплыня. Яна атрымлівалася ад целаў Нансэна і Іогансэна. Адзін і другі сушылі ў сябе на грудзёх пад футравым адзеньнем мокрыя рукавіцы і шкарпэткі. Вільготнае адзеньне і бялізна няпрыемна аблягалі цела. «Мы былі заўсёды як у компрэсах»,—скардзіўся Нансэн.

Ня гледзячы, аднак, на ўсе няпрыемнасьці вандраваньня, падарожнікі былі бадзёрымі. Напіўшыся ў ранку чаю або кавы, яны бадзёра ішлі далей.

Пасьля 20-ці дзён хады на поўнач, Нансэн нечакана даведаўся, што лёдавае поле, па якім яны ідуць, павольна, але бязупынна рухаецца на поўдзень.

Гэта адкрыцьцё зьдзівіла яго.

Яны павінны былі знаходзіцца ўжо на 87° паўночнай шырыні, а сапраўды дасягнулі толькі 86°. Пакуль Нансэн і Іогансэн ішлі на поўнач, лёд адносіў іх на поўдзень. Атрымліваўся «бег на месцы».

Але Нансэн не хацеў здавацца. Яшчэ 5 дзён ён ішоў далей уперад. Урэшце 8 сакавіка, дасягнуўшы 86° 13′ 36″ паўночнай шырыні, ён убачыў, што ісьці далей бескарысна і рашыў вярнуцца назад. Да полюса засталося яшчэ каля 300 кілёмэтраў.

На другі дзень Нансэн узьлез на ледзяную крыгу і накіраваў падзорную трубу ў бок полюса, але ня ўбачыў уперадзе нічога, апроч бясконцага хаосу лёдавых крыгаў, якія, налазячы адна на адну, цягнуліся да гарызонту.

З сумным настроем Нансэн варочаўся на поўдзень. Ён накіраваўся да мыса Флігелі на Зямлі Франца Іосіфа.

У паветры цяплела. З кожным днём усё вышэй і вышэй уздылася на небасхіле сонца. Але цёплае надвор'е мела і свой нявыгадны бок. Сьнег раставаў. На лёдзе зьявіліся лужыны, якія за ноч пакрываліся тонкім лёдам. Дарога рабілася кожны дзень усё цяжэйшай. У канцы красавіка вышаў увесь харч для сабак. Прышлося забіваць аднаго сабаку за адным, каб мясам забітых накарміць астатніх. Спачатку сабакі не хацелі есьці мяса сваіх таварышоў, але потым, калі голад стаў нявыносным, яны з прагнасьцю накідаліся на свае порцыі. Тры з паловай месяцы Нансэн і Іогансэн ішлі па поўдзень па лёдавай пустыні, ня бачачы і адзнакаў зямлі. Толькі 7 жніўня лёдавае поле скончылася. Перад падарожнікамі расьцілалася адкрытае мора. Далёка на поўдні быў відаць нейкі востраў. У Нансэна і Іогансэна ў гэты час засталіся толькі два сабакі. Амаль усе харчы зьелі. Карміліся мясам морскіх чаек і белых мядзьведзяў, якія часам зьяўляліся на крыгах.

Калі яны дасягнулі адкрытага мора, дык рашылі плысьці на поўдзень на сваіх лёгкіх лодках, якія годны для плаваньня толькі па лужынах. Нансэн пачаў спускаць свой каяк з лёду на ваду, як раптам пачуў адчайны крык Іогансэна:

— Бяры хутчэй стрэльбу!

Нансэн адвярнуўся і ўбачыў страшны малюнак. На лёдзе ляжаў Іогансэн, а над ім стаяў вялізарны белы мядзьведзь. Нансэн кінуўся за стрэльбай. Але яна ляжала ў каяку, які ўжо быў на вадзе. З хуткасьцю маланкі Нансэн усьцягнуў свой каяк зноў на лёд, схапіў стрэльбу і пачаў вымаць яе з чахла. Рукі дрыжэлі, а рамяні не хацелі расшпіляцца.

— Страляй хутчэй, а то будзе позна!—крыкнуў Іогансэн.

Нансэн нацэліўся. Мядзьведзь на момант павярнуў да яго галаву. Нансэн стрэліў. Набой папаў зьверу ў галаву, і ён упаў

мёртвым каля Іогансэна. Гэта была вялізарная мядзьведзіца. Яна ціха падкралася, хаваючыся за лёдам, да Іогансэна, калі ён быў заняты падрыхтаваньнем свайго каяка, каб спусьціць яго на ваду, і моцна ўдарыла яму па галаве. Іогансэн упаў. Але ён пасьпеў крыкнуць «Бяры хутчэй стрэльбу!».

Іогансэн, як мог, стараўся абараняць сваю галаву рукамі. Ён нават схапіў мядзьведзіцу за горла, калі яна хацела сваімі магутнымі ікламі схапіць яго за галаву. Яшчэ адна хвіліна—і Іогансэн загінуў-бы ў лапах драпежнага зьвера.

У каяках Нансэн і Іогансэн плылі некалькі дзён па бурных хвалях. 15 жніўня яны дасягнулі невядомага вострава. Нансэн даў востраву назву Ева, у пашану сваёй жонкі. Другі востраў, які быў пабач, ён назваў Лів—па імя маленькай дачкі. Далей, на поўдзень былі відаць яшчэ астравы, пакрытыя сьнегам і ледавікамі.

Перабіраючыся з вострава на востраў то па лёдзе, то вадой, яны трымалі кірунак на паўднёвы захад.

Астравы былі пустынныя.

На моры нідзе ня было відаць ніводнага судна. Тым часам надыходзіла восень. Распачаліся халады, а з імі і сьнегавыя буры. Дні рабіліся ўсё карацей і карацей.

Далей ісьці стала немагчыма. Трэба было спыніцца на зімоўку.

Але запасы харчоў у падарожнікаў канчаліся. Уперадзе стаяла вдань галоднай сьмерці.

VI

На краі пагібелі

На адным востраве, які быў абаронены ад паўночнага ветру, Нансэн і Іогансэн пад абрывам скалы, на беразе мора выбралі месца, пачалі будаваць зямлянку і падрыхтоўваць на зіму запасы мядзьвежага мяса.

Зямлянка пабудаваная падарожнікамі, нагадвала цёмнае лагво мэтры тры ў даўжыню, у шырыню паўтары мэтры і ў два мэтры ў вышыню.

У гэтай бярлозе Нансэн і Іогансэн схаваліся ад лютай палярнай зімы.

Вельмі сумным было гэтае зімаваньне ўдваіх на ледзяным востраве. Усё навокал апусьцела. Павольна згасаў палярны дзень. Ня было больш ні птушак, ні белых мядзьведзяў, ні маржоў. Толькі часам да хаціны, дзе жылі два чалавекі, падыходзілі пясцы і сумна вылі. Яны цягалі ў сваю нару ўсё, што было каля хаціны. Аднойчы сьцягнулі нават тэрмомэтр.

Ноч цягнулася без канца. Здавалася, што час спыніў свой палёт, як быццам скаваны мерцьвячым палярным холадам.

Нансэн і Іогансэн амаль ня вылазілі са свайго супольнага спальнага мяшка. Прачнуўшыся яны пачыналі варыць на сьнеданьне мядзьвежае мяса, якое складала іх адзіны харч.

Пасьля яды клаліся спаць, таму што зусім ня было чаго рабіць. Адзіным здавальненьнем для іх быў сон.

За сьценамі зямлянкі амаль увесь час лютавала завіруха. Яна жаласна сьвістала ў шчыліны, што былі ў дзьвярах, і наганяла сум.

Нансэн рабіў спробу пісаць дзёньнік. Але гэта яму не ўдалося, таму што даводзілася пісаць лежучы на сьпіне пры дрэнным асьвятленьні і пры моцным холадзе. У дадатак рукі, адзеньне і ўсё ў зямлянцы было так закурана дымам і зашмальцавана тлустасьцю, што Нансэн з вялікай цяжкасьцю запісваў у дзёньнік самыя кароценькія заўвагі. Папера хутка рабілася такой тлустай і чорнай, што на ёй ледзь можна было прачытаць, што напісана.

Падарожнікі ператварыліся за зіму ў нэграў. Некалькі разоў яны прабавалі змываць з сябе бруд і сажу, але бяз мыла тлустая гразь толькі расьціралася на целе, а ня змывалася...

Прайшоў студзень.

У лютым зьявілася сонца. Стала цяплей, і хутка пачалася вясна. Нансэн і Іогансэн вылезьлі са сваёй нары і кожны дзень на паветры займаліся спортам. Іх вымушанаму бязьдзеяньню надышоў канец. Трэба было рыхтавацца ісьці далей.

19 мая ўвечары яны пакінулі зямлянку і накіраваліся на паўднёвы ўсход.

Больш месяцу блукалі падарожнікі сярод адвечнага лёду, ня бачачы канца сваім пакутам.

У палове чэрвеня яны зьвязалі свае каякі разам і паплылі па моры. Час ад часу яны вылазілі на сустрэчныя крыгі, каб разьмяць крыху цела. У часе аднаго адпачынку, калі падарожнікі вышлі на лёд, вецер нечакана падхапіў каякі і пагнаў іх ад ільдзіны ў мора.

Проста ў адзеньні кінуўся Нансэн у лёдавую ваду і паплыў за імі наўздагон.

«Мне здавалася,—піша Нансэн у сваім дзёньніку,—што я не дагоню сваіх каякаў. Але там знаходзілася ўся наша маёмасьць. У нас не засталося пры сабе нават нажа. Было амаль абыяка, скачнеў-бы я ад холаду ў вадзе і патануў, ці вярнуўся без каякоў на ільдзіну і там-бы загінуў ад холаду. Мяне апанаваў адчай, я напружыў апошнія сілы і паплыў за каякамі. Калі я стамляўся плысьці проста, я плыў на сьпіне»...

Нансэн пачынаў ужо качанець і рукі яго рабіліся ўсё больш павольнымі. З жахам сабраў ён рэшткі сіл—і дагнаў каякі.

Нансэн хацеў узьлезьці на каяк, але акачанеўшае ад холаду цела ня слухалася яго. З вялікай цяжкасьцю закінуў за борт адну нагу, улез у каяк і даплыў да ільдзіны, дзе быў Іогансэн.

Іогансэн ледзь выцягнуў Нансэна з каяка на ільдзіну. Ён хутка зьняў з яго мокрае абледзянелае адзеньне і надзеў сухую

бялізну і сьвітку. Потым Іогансэн укруціў таварыша ў спальны мяшок, накрыў парусамі і ўсім, што трапілася пад руку. Праз некалькі гадзін Нансэн ачуняў і крыху нагрэўся. Толькі ногі доўгі час заставаліся нячулымі і потым доўга балелі.

VII

Нечаканы ратунак

Мінуў тыдзень з таго часу, як здарылася катастрофа з каякамі. Нансэн і Іогансэн бязупынна плылі на поўдзень. Далёка былі відаць паўднёвыя астравы зямлі Франца Іосіфа. Настала 23 чэрвеня. Нансэн не хацеў спыняцца на востраве і рашыў плысьці да Новай Зямлі.

Але 23 чэрвеня на яго каяк напаў вялізарны морж і іклом прабіў каяк. Падарожнікі былі прымушаны вылезьці на бераг, каб направіць лодку. Увечары яны спыніліся на начлег.

На другі дзень раніцой Нансэн прачнуўшыся ўбачыў, што густы туман, які ляжаў над вострававам, падняўся. З вострава дзьмуў слабы ветрык, які даносіў крыкі чаек. Раптам сярод гэтага шуму недзе далёка забрахалі сабакі.

Нансэн уздрыгнуў.

Ён пачаў прыслухоўвацца, але зноў нічога ня было чутна, апрача птушыных галасоў.

Нансэн падумаў, што яму проста здалося, як раптам зноў забрахалі сабакі, але на гэты раз ужо зусім выразна. Нансэн хутка пабудзіў Іогансэна і хвалюючыся сказаў, што недалёка брэша сабака.

Іогансэн хутка выскачыў са спальнага мяшка і пачаў прыслухоўвацца. Але сабакі больш не брахалі. Іогансэн упэўняў Нансэна што ён памыліўся. Але Нансэн настойваў на сваім і рашыў паійсьці на лыжах у той бок, адкуль чуўся брэх сабакі.

Хутка ён напаткаў сьляды сабачых лап. Моцна хвалюючыся ён пайшоў па сьлядох і праз некалькі, хвілін пачуў брэх сабакі і голас чалавека.

«Як забілася маё сэрца! Як кінулася кроў мне ў галаву пры гуку чалавечага голаса!»—піша Нансэн у сваёй кніжцы.

Нічога ня бачачы перад сабой, ня помнячы сябе ад радасьці, ён пабег на лыжах і хутка ўбачыў сабаку, а за ёй чалавека. Чалавек таксама бег насустрач Нансэну. Нансэн махнуў шапкай. Невядомы чалавек зрабіў тое самае.

«Хто-б гэта мог быць?—пытаў сябе Нансэн.—Якой ён нацыі? Ангелец? Нарвэжац?»

Чалавек галасна паклікаў сабаку, які брэшучы бег да Нансэна. Нансэн пачуў, што чалавек крычыць на сабаку па-ангельску. Падарожнік пазнаў яго. Гэта быў палярны падарожнік ...

рожнік, Фрэдэрык Джэксон, якога Нансэн калісьці бачыў у Лёндане.

Нансэн зьняў шапку і працягнуў руку Джэксону. Той моцна сьціснуў брудную руку Нансэна і глядзеў на яго.

Сустрэча была вельмі дзіўная і нечаканая. «Над намі,—кажа Нансэн,—было туманнае неба, пад нашымі нагамі ляжаў няроўны лёд, а далёка была відаць зямля. Навокал быў лёд, мора і туман. І вось сярод лёду стаяць два чалавекі. Адзін—цывілізаваны эўропэец у прыгожым ангельскім гарнітуры, і высокіх гумавых ботах, старанна паголены і прычэсаны. Другі—валасаты дзікун, апрануты ў лахманы, увесь брудны ад тлустасьці і сажы. Ніводны чалавек у сьвеце ня мог-бы спазнаць, хто быў гэты дзікун і адкуль ён узяўся».

— Вельмі рад вас бачыць,—сказаў Джэксон.

— Дзякую, я таксама,—адказаў Нансэн.

— Ёсьць у вас тут карабель?

— Не, мой карабель ня тут.

— Колькі вас?

— Са мной адзін таварыш. Ён там за ледавікамі.

Нансэн быў упэўнены, што Джэксон пазнаў яго, ці хоць здагадваецца.

Але Джэксон нават і не здагадваўся, з кім ён гаворыць. Толькі калі Нансэн сказаў, што ў яго ёсьць таварыш, Джэксон уважліва паглядзеў на Нансэна і хутка спытаў:

— Да ці ня вы Нансэн?

— Але, гэта я.

— Якая радасьць!—Джэксон схапіў за руку Нансэна і пачаў моцна яе трэсьці. Як я рад, як я рад! Куды-ж вы цяпер ідзеце?

— Я пакінуў «Фрам» пад восемдзесят чацьвертым градусам паўночнай шырыні. Пасьля двухгадовага плаваньня на ім я адправіўся пешкам на полюс. Але з восемдзесят сёмага градуса я вярнуўся да зямлі Франца Іосіфа. Мы былі прымушаны з таварышам зімаваць недзе на поўнач адгэтуль. Цяпер ідзем на Шпіцбэрген.

— Ах, якая радасьць! Вітаю вас ад шчырага сэрца! Вы зрабілі сьмелае падарожжа, і я бясконца шчасьлівы, што мне выпаў гонар першаму прывітаць вас...

Джэксон павёў Нансэна да сваёй зімоўкі. Ён жыў тут на зямлі Франца Іосіфа (мыс Флёра) ужо тры гады. Джэксон пазнаёміў госьця з усімі сваімі таварышамі. Яны горача віталі адважнага падарожніка. Хутка некалькі чалавек пайшлі па Іогансэна.

Праз гадзіну Нансэн і Іогансэн абмылі з сябе ўвесь бруд, пераапранулі адзеньне і бялізну і зноў набылі аблічча культурных людзей. Ні адзін, ні другі яшчэ ня верылі, што іх галоднае жыцьцё скончылася. Яны ня верылі, што ім больш не пагражае пагібель сярод палярнага лёду.

У канцы ліпеня да месца зімоўкі прышоў параход Джэксона «Вінвард», на якім Нансэн і Іогансэн адправіліся ў Эўропу.

14 жніўня «Віндвард» прышоў у Варлэ. Адгэтуль Нансэн паслаў тэлеграмы аб сваім звароце. 20 жніўня прыстаў у Гамэрфэст. Туды сустракаць Нансэна выехала яго жонка.

У гэты-ж дзень Нансэн атрымаў тэлеграму ад Свэрдрупа з «Фрама».

«Фрам» без усякіх перашкод прышоў у Тромсэ, а 9 верасьня ўвайшоў у гавань Хрысьтыаніі, адкуль ён выпаў тры гады назад.

Нансэна і яго спадарожнікаў сустракалі з вялікай урачыстасьцю.

Трохгадовыя вандраваньні былі скончаны. «Лёд і палярная ноч,—гаворыць Нансэн,—здаваліся нам цяпер далёкім сном, зданьню з другога сьвету, сном, які мінуўся».

Але які сэнс мела-б наша жыцьцё без такіх сноў.

VIII

Вызваленьне „Фрама“ з лёдавага палону

Як-жа жылі тыя 11 чалавек, якіх Нансэн пакінуў на «Фраме»? Якім чынам ім пашанцавала вывесьці карабель з ледзяных акоў?

Калі Нансэн і Іогансэн пайшлі на поўнач (гэта было 14 сакавіка 1895 г.), жыцьцё на «Фраме» пацякло звычайным парадкам. Дні, тыдні, месяцы праходзілі ў сумнай аднастайнасьці. Яны не прыносілі з сабой ніякіх зьмен. Кожны дзень рабіліся навуковыя назіраньні.

Шмат было работы і з крыгамі, якія назьбіраліся навакол «Фрама» ў такой вялізарнай колькасьці, што экіпажу прыходзілася працаваць цэлымі тыднямі, узрываючы лёд дынамітам і порахам і адштурхваючы крыгі ад бортаў параходу.

Прытрымліваючыся інструкцыі, якую пакінуў Нансэн, капітан Свэрдруп увесну 1895 г. загадаў падрыхтаваць сані і лодкі на выпадак, калі-б прышлося пакінуць «Фрам» і адправіцца на поўдзень па лёдзе.

Але ніхто не хацеў верыць, што прыдзецца кінуць у лёдзе родны карабель. Усе 11 чалавек думалі аб адным, каб, як толькі надойдзе лета, вывесьці яго ў адкрытае мора. Навокал высеклі каналы, расчысьцілі лёд, але ўсе гэтыя патугі ні да чаго не прывялі. І «Фраму» і яго экіпажу прышлося быць сярод лёду яшчэ цэлы год.

За гэты трэці год жыцьця сярод лёду «Фрам» прасунуўся разам з ім далёка на захад і мінуў зямлю Франца Іосіфа. Гэта давала надзею, што лёд вынясе судно куды-небудзь у адкрытае мора.

Увесну 1896 г., чакаючы свайго вызваленьня, падарожнікі прывялі ў поўную падрыхтаванасьць паравы кацёл машыны і шрубу. У лёдзе каля Фрама была пракручана глыбокая дзірка, куды заклалі многа пораху. Выбухам лёд пад «Фрамам» раскалоўся і карабель стаў на ваду.

У чэрвені ўжо працавала паравая машына. Параход паволі ішоў сярод хаосу ільдзін. Увесь чэрвень прайшоў, у барацьбе з лёдам. Толькі 13 жніўня «Фрам» вызваліўся ад лёдавых акоў і апынуўся ў адкрытым моры.

Падарожнікі віталі адзін аднаго, але на сэрцы ў іх было неспакойна. Яны пакінулі ў полярнай пустыні начальніка і лепшага таварыша. Што там з імі?

І толькі тады, калі «Фрам» прышоў у Тромсэ, экіпаж даведаўся, што Нансэн і Іогансэн шчасьліва вярнуліся,—радасьці каманды ня было канца.

Такі быў гэроічны паход 13 чалавек на паўночны полюс.

Экспэдыцыя Нансэна была найбольш плянава і найбольш мэтазгодна падрыхтаванай экспэдыцыяй для заваёвы паўночнага полюса. Але гэтая экспэдыцыя скончылася няўдачай. «Таемны» полюс здаваўся яшчэ больш таемным, хоць навуковыя назіраньні на «Фраме» разьвязалі многа полярных загадак. Напрыклад, там, дзе географы зьмяшчалі моцную нярухомую масыўную лёдавую полярную шапку, Нансэн сустрэў плывучы лёд, які вечна рухаецца і ломіцца.

Свае прыгоды на поўначы і сваё трохгадовае жыцьцё ў полярнай краіне Нансэн апісаў у цікавай кніжцы «Сярод лёду і ночы». Гэтую кніжку ён прысьвяціў жонцы Еве з надпісам на тытульным лісьце: «Тэй, якая мела мужнасьць чакаць».

Работа Нансэна палегчыла далейшыя атакі на полюс. Але разам з тым плаваньне «Фрама» зусім ясна паказала, што дасягнуць полюса па вадзе нават пры дапамозе такіх суднаў, як «Фрам»— немагчыма.

Пасьля экспэдыцыі «Фрама» заставаўся толькі адзін невыпрабаваны шлях—шлях паветра.

І гэты спосаб заваёвы полюса парашыў скарыстаць швэдзкі інжынэр—авіятар—Аўгуст Саламон Андрэ.

IX

Першы раз па паветры на паўночны полюс

Андрэ быў спрактыкаваным авіятарам. Ён быў адным з рэдкіх людзей таго часу, якія бачылі ў авіяцыі вялікі сродак будучых зносін. Андрэ прадбачыў посьпехі авіяцыі. Ён быў адным з піонэраў авіяцыі.

30 год назад авіяцыя яшчэ знаходзілася ў дзіцячым стане. У часы Андрэ людзі ня ведалі ні аэроплянаў, ні дырыжабляў. Яны карысталіся толькі простымі шарамі-аэростатамі, якімі нельга было кіраваць.

І вось такі шар Андрэ рашыў скарыстаць для палёту на паўночны полюс...

Андрэ на паветраных шарах зрабіў некалькі ўдалых пералётаў праз Балтыцкае мора і марыў пераляцець праз Атлянтычны акіян.

Жывучы на Шпіцбэргене, ён заўважыў, што ўлетку тут часта дзьмуць паўднёва-заходнія вятры. Гэтыя вятры павінны пралятаць праз самы полюс. І вось у галаве Андрэ радзілася надзвычайная думка: прымусіць паўднёва-заходні вецер перанесьці паветраны шар праз полюс. Сваю думку пра палёт праз Атлянтычны акіян ён пакінуў. Свой плян палёту на полюс Андрэ хутка выклаў вядомаму швэцкаму багацею Нобэлю. Нобэль узяў на сябе ўсе выдаткі па нарыхтаваньні палярнай паветранай экспэдыцыі.

Андрэ заказаў у Францыі спэцыяльны паветраны шар. Шар упоперак меў каля 20 мэтраў. Верхняя частка абалонкі шару была абцягнута непрамакальнай матэрыяй. Шар павінен быў узьняць траіх чалавек, дзьве лодкі, навуковыя інструманты і запас харчоў на чатыры месяцы. Андрэ даў свайму шару назву «Арол».

Улетку 1896 г. ён прывёз шар на Шпіцбэрген і зьмясьціў яго ў спэцыяльна пабудаваным ангары. Чакалі папутнага ветру. Але ўсё лета дзьмулі адваротныя паўночныя, паўночна-ўсходнія ці паўднёва-ўсходнія вятры. Палёт не адбыўся ў 1896 г.

Улетку 1897 г. Андрэ зноў адправіўся на Шпіцбэрген. Да сябе ў спадарожнікі ён запрасіў інжынэра Фрэнкеля і фізыка Нільса Стрындбэрга.

11 ліпеня 1897 г. напрамак ветру быў настолькі спрыяючы, што Андрэ парашыў ляцець.

Андрэ, Фрэнкель і Стрынбэрг увайшлі ў гандолу паветранага шару. Быў прыгожы сонечны дзень. Андрэ загадаў рубіць вяроўкі, якія прывязвалі шар. Шар плаўна ўзьняўся ўгару і паплыў у паўночным кірунку. Андрэ і яго спадарожнікі доўга яшчэ махалі хустачкамі са свайго паветранага карабля.

Потым шар зьнік у блакітным небе і... цэлых 30 гадоў сьвет ня ведаў, што здарылася з трыма сьмельчакамі...

Каб даваць аб сабе весткі. Андрэ ўзяў 50 паштовых галубоў (тады яшчэ радыё ня ведалі). З усіх гэтых галубоў вярнуўся ў Швэцыю толькі адзін, які прынёс з сабой такія весткі:

«13 ліпеня 12 гадзін 30 мінут папоўдні, 82° 2' паўночнай шырыні, 15° 5' усходняй даўжыні. Добра ідзем на ўсход. Усё добра. Гэта наш трэці паштовы голуб. Андрэ».

Пасьля гэтай весткі ўсе з напружаньнем чакалі наступных. Але вестак ня было.

На другі год чакалі яшчэ больш напружана. Але галубы не вароча̀ліся, і ніхто ня мог сказаць, куды зьнік Андрэ і яго спадарожнікі.

Мінуў яшчэ год. І толькі ў маі 1899 да паўночнага берагу Ісляндыі быў прыбіты буй-паплавок, які кінуў Андрэ ў мора. У сярэдзіне паплаўка знайшлі запіску, у якой было напісана.

«Паплавок № 7, кінуты з шара Андрэ 11 ліпеня ў 1897 г. у 10 гадзін 55 мінут увечары па сярэднім Грынвічным часе пад 82° паўночнай шырыні, і 25° заходняй даўжыні. Мы ляцім на вышыні 600 мэтраў. Усё добра. Андрэ, Стрындбэрг, Фрэнкель».

Пасьля гэтага мінуў яшчэ год.

Урэшце 31 жніўня 1900 г. каля Скэрво ў паўночнай Норвэгіі быў знойдзены другі паплавок Андрэ. У запісцы, якая была ў паплаўку, пісалася:

«Паплавок № 4, які выкінуты 11 ліпеня ў 10 гадзін папоўдні на Грынвічнаму часу. Ляцець покуль добра. Знаходзімся прыблізна на вышыні 250 мэтраў. Кірунак у пачатку С. 10° В. Компас без адхіленьня. Потым—С. 45° В. У 4 гадзіны 55 мінут папоўдні выпусьцілі чатырох галубоў, якія паляцелі на захад. Ляцім зараз над вельмі няроўным лёдам. Надвор'е надзвычайнае. Настрой добры. Андрэ, Стрындбэрг, Фрэнкель».

Апроч гэтых двух паплаўкоў у розны час знайшлі ў моры яшчэ тры, у тым ліку так званы «полярны» паплавок, які павінны былі яны выкінуць на самым полюсе.

Але ўсе гэтыя паплаўкі былі пустымі і без замкоў. Па іх нельга было ўстанавіць, ці былі ў іх укладзены запіскі, ці яны былі выкінуты, як баляст, каб палегчыць шар, які магчыма ад цяжару пачаў апускацца.

З таго часу аж да 1926 г. ніхто ня чуў нічога аб Андрэ і яго спадарожніках ні аб самым шары.

Швэдзкі ўрад у 1898 г. адправіў некалькі ратавальных экспэдыцый у вусьце Лены, на Новасібірскія астравы, на Шпіцбэрген, на зямлю Франца Іосіфа і ў Грэнляндыю. Але ўсе пошукі не далі ніякіх вынікаў. Нідзе ніхто не знайшоў хоць-бы якіх сьлядоў і рэштак шару.

Навокал пагібелі Андрэ і яго спадарожнікаў скл аліся цэлыя легенды. Гаварылі, што шар Андрэ загінуў у моры, што Андрэ і яго таварышоў зьелі белыя мядзьведзі. Рускія палітычныя высыльныя на востраве Сахаліне сьцьвярджалі, што яны бачылі паветраны шар, які ляцеў увесь у полымі. Але ўсё гэта было—толькі фантазія.

І толькі ў 1926 г. праз трыццаць гадоў пасьля таго, як загінуў Андрэ, тайна яго пагібелі раштчынілася. І як вельмі часта бывае, сапраўднасьць была куды больш фантастычная, чым самая фантазыя.

Дацкі полярны дасьледчык Кнут Расмусэн у часе сваёй полярнай экспэдыцыі на крайнюю поўнач Канады, улетку 1926 г. дабраўся да аднаго з самых паўночных паселішчаў Канады.

Тут ён сустрэўся з васьмідзесяцігадовым місыёнэрам Туркетылем. Туркетыль трыццаць гадоў жыў сярод эскімосаў. Хутка стары захварэў і перад сьмерцю сказаў Расмусэну такую гісторыю:

«У 1900 г. мяне камандыравалі на поўнач Канады да эскімосаў. Эскімосы ўзялі мяне ў палон і хацелі забіць, але пашкадавалі, дзякуючы таму, што мяне абараніў мой спадарожнік, эскімос з Канады, які гаварыў па-ангельску і быў маім перакладчыкам.

Мяне завялі ў сярэдзіну сьнегавой пустыні, дзе зараз знаходзіцца факторыя Монморансі-Лек. Пасьля тыднёвага зьняволеньня

мяне павялі да правадыроў племя, якія пажадалі са мной гаварыць. Як зараз бачу, была цёплая майская раніца, надзвычайна вільготная. Я зьявіўся да правадыроў. Я памятаю гэтых старых з камсннымі тварамі, якія не абяцалі нічога добрага. Памятаю пухкі сьнег пад нагамі.

— Скажы нам, ці праўда, што ў краіне, дзе жывуць белыя людзі, бываюць вялікія палаткі, якія лётаюць па паветры, як птушкі?—спытаўся ў мяне адзін правадыр.

Я не падумаў у гэтую мінуту аб тым, як маглі задаць мне такое пытаньне эскімосы, якія ня бачылі да гэтага часу белых людзей. Я сказаў, што бываюць.

Мой адказ выклікаў сярод эскімосаў трывогу. Мне задалі новае пытаньне:

— Ці праўда, што гэтыя палаткі зроблены з тонкай скуры, якая не падобна да скуры нашых зьвяроў?

Я зноў сказаў, што так.

Тады з вялікім хваляваньнем, перапыняючы адзін аднаго, эскімосы пачалі гаварыць пра здарэньне. Сэнс гэтай гутаркі мне стаў зразумелы з апавяданьня майго пераводчыка.

Эскімосы гаварылі, што на месцы, дзе яны раней стаялі, некалькі гадоў назад спусьцілася з неба вялікая палатка. З палаткі вышлі тры белых чалавекі. Яны шукалі дарогу да белых людзей, але эскімосы не разумелі іх мовы і беглі ў вялікім жаху ад белых, якія спусьціліся з неба, як здані.

Жах эскімосаў перад белымі людзьмі стаў яшчэ большы, калі яны ўбачылі, як гэтыя белыя людзі прыкладалі да пляча бліскучыя трубкі, з якіх вылятаў гром і агонь і забіваў птушак на ляту.

Правадыры племя рашылі, што гэтыя белыя людзі былі ў палоне ў злых духаў на небе, і што злыя духі спусьцілі іх на зямлю з неба, каб учыніць эскімосам зло.

Яны рашылі забіць гэтых белых людзей і выканалі сваё рашэньне...»

Такі быў, калі верыць словам старога місыёнэра, трагічны канец першых піонэраў ідэі заваёвы полюса паветраным шляхам.

Кнут Расмусэн лічыць, што ўсё, што расказаў Туркетыль падобна да сапраўднасьці. Яшчэ да сустрэчы з місыёнарам Расмусэн чуў, што гадоў дваццаць пяць назад эскімосы, якія жылі на поўнач ад Гудсонавай затокі, знайшлі ў тундры кавалак гумавай матэрыі. Сярод эскімосаў перадаваліся чуткі, што гэта частка адзеньня злых духаў. Расмусэн тады яшчэ падумаў пра шар Андрэ.

І вось 22 жніўня 1930 г. тэлеграф прынёс весткі:

6-га жніўня 1930 г. на паўднёва-заходняй частцы Белага вострава (або зямлі Гілеса) ў 150 мэтраў ад берагу знайшлі лягер швэдзкай экспэдыцыі. Гэтая экспэдыцыя на паветраным шары «Арол» у 1897 г. адправілася на паўночны полюс пад кіраўніцтвам інжынэра Андрэ.

Знойдзены таксама целы двух членаў экспэдыцыі. У адным мерцьвяку спазналі Андрэ. Целы былі накрыты толькі тонкім пластом лёду. Адзеньне захавалася цалкам. У кішэнях знайшлі дзёньнік Андрэ. Цела Андрэ, а таксама другога члена яго экспэдыцыі, якога не пазналі, узялі на борт норвэскага парахода, які прывёз іх у Норвэгію ў пачатку верасьня. Сьведэнборг, які знаходзіўся на Шпіцбэргене, у той час, калі адлятаў Андрэ, заявіў, што знойдзеныя лодка і сані сьведчаць аб тым, што паветраны шар спусьціўся без катастрофы. У яго быў запас харчоў, якіх хапіла-б на 6 месяцаў.

Знайшлі целы толькі таму, што лёд, які накрываў месца лягеру, растаў ад цёплага надвор'я гэтага лета. Абсталяваньне лягеру, якое складалася з двух саней, аднаго гарпуна, аднаго апарата для варкі стравы, двух скрынак з інструмантамі, дзёньніка і журнала экспэдыцыі ўзялі на борт судна «Братвага», якое знайшло цела Андрэ.

У лягеры ня было знойдзена ні палаткі, ні хаціны, а таксама ня знойдзена ніякіх сьлядоў харчоў. Толькі каля адных саней знайшлі шкілет белага мядзьведзя, якога напэўна забілі Андрэ і яго таварышы.

У дзёньніку Андрэ было памечана вось што:

Паветраны шар спусьціўся праз 65 гадзін палёту (у той час рэкорднаю лічбай было 11 гадзін палёту). 22 ліпеня экспэдыцыя накіравалася на санках на поўдзень. 11 жніўня падарожнікі былі на 83° паўночнай шырыні, 7 верасьня былі на 81-ай. 12-га верасьня рашылі эканоміць харчы. 17 верасьня адсьвяткавалі дасягненьне Белага вострава. 6 кастрычніка распачалася сьнегавая завіруха. Запісы спыняюцца 16 кастрычніка...

Вынікі працы экспэдыцыі маюць вялізарную каштоўнасьць яшчэ і сёньня. Калі будзе надрукаваны поўнасьцю дзёньнік Андрэ, ён раскрые нам яшчэ адну старонку ў гісторыі заваёў Арктыкі. Паветраная экспэдыцыя Андрэ на полюс прадстаўляе адзін з найбольш драматычных момантаў змаганьня за полюс.

Роальд Амундсэн, калі ўспамінаў свой палёт праз полюс у 1926 г. на дырыжаблі «Норвэгія», гаварыў:

— У той вечар я паўтараў праз сябе адно слова, адно імя— Андрэ!

X

Тысяча сутак на зямлі Франца Іосіфа

Няўдачы полярных экспэдыцый не маглі спыніць імкненьня дасьледчыкаў на полюс. Наадварот, кожная новая няўдалая спроба яшчэ больш прымушала думаць пра полюс.

Пасьля экспэдыцыі Нансэна на «Фраме» і пасьля пагібелі Андрэ, на полюс адпраўляюцца з усіх бакоў некалькі экспэдыцый.

Адны дасьледчыкі хочуць дасягнуць полюс на сабаках, іншыя шукаюць свабоднага праходу на параходзе, трэція думаюць прайсьці на полюс на лыжах. Кожны імкнецца прыдумаць найбольш верны спосаб, каб адкрыць далёкі, таемны пункт зямлі—крайнюю поўнач.

Некаторыя дасьледчыкі, прызнаючы ўсю цяжкасьць заваёвы полюса, лічылі, што трэба спачатку добра вывучыць палярную прыроду і ўсе кліматычныя і мэтэоролёгічныя ўмовы палярнай вобласьці. На такім пункце гледжаньня стаяў і выдатны палярны падарожнік Фрэдэрык Джэксон, які нечакана выратаваў Нансэна і Іогансэна.

Яшчэ хлапчыкам Джэксон марыў аб заваёве полюса. Каб пазнаёміцца з палярнай прыродай, ён застаўся на службе на адным кіталоўным судне.

У 1892 годзе Джэксон надрукаваў у ангельскіх газэтах плян палярнай экспэдыцыі. Потым ён зьвярнуўся да ангельскага грамадзтва з адозвай, каб яму дапамаглі выканаць гэты плян.

Плян быў такі: загадзя трэба дасьледваць подступы на полюс. Потым зрабіць па дарозе на полюс склады харчоў. Склады павінны знаходзіцца адзін ад аднаго на пэўнай адлегласьці.

Дзякуючы гэтым складам, дасьледчык можа ня браць з сабой многа цяжару, ісьці на полюс улегцы, і весьці з сабою толькі найбольш патрэбнае. А гэта дасьць магчымасьць значна паскорыць дарогу.

Джэксон адправіўся на выведкі на поўнач Расіі. Ён пасяліўся сярод самаедаў Вяліказямельскай тундры, дасьледваў востраў Вайгач і ўзьбярэжжа Ледавітага акіяну.

Джэксон прыехаў у Архангельск і тут даведаўся, што на яго заклік адгукнуўся ангельскі багацей Альфрэд Гармсворд. Гармсворд прапанаваў Джэксону за яго кошт нарыхтаваць экспэдыцыю на паўночны полюс.

Джэксон купіў параход «Вінвард» і 11 ліпеня 1894 г. ён з Лёнданскага порту накіраваўся на поўнач. На параходзе Джэксон вёз на поўнач драўляную хату. Гэтую хату Джэксон сабраў на мысе «Флора» на зямлі Франца Іосіфа. З некалькімі сваімі спадарожнікамі Джэксон застаўся там, каб вывучаць і дасьледваць палярную прыроду.

Дасьледчыкі былі на зямлі Франца Іосіфа тры гады. Яны ўжылі ўсе меры перасьцярогі і таму за тры гады сярод іх ніхто ні разу сур'ёзна не захварэў.

Улетку Джэксон і яго спадарожнікі дасьледвалі значную частку астравоў зямлі Франца Іосіфа і зрабілі многа каштоўных назіраньняў адносна клімату, расьлін і жывёл палярнай вобласьці. Тут Джэксон выратаваў ад пагібелі Нансэна з Іогансэнам.

XI

Новыя атакі на полюс

У 1899 г. тры экспэдыцыі адначасна адправіліся на поўнач. Амэрыканец Робэрт Піры, норвэжац Ото Свэрдруп і італьянцы на чале з гэрцогам Абруцкім.

Робэрт Піры выпрацаваў плян падарожжа на полюс на сабаках па лёдзе ад мыса Іорк з боку Грэнляндыі.

Па дарозе на полюс Піры думаў зрабіць на лёдзе рад складаў з харчамі і бэнзынам.

У ліпені 1898 года Піры адправіўся на поўнач Грэнляндыі. Ён прабыў у палярнай пустыні 4 гады і вярнуўся ў Амэрыку ўлетку 1902 г. За гэтыя гады свайго жыцьця сярод лёду, Піры неаднократць бываў на краю пагібелі.

Ён адмарозіў сабе абедзьве нагі так сур'ёзна, што прышлося адрэзаць 7 пальцаў.

У 1900 годзе Піры дасягнуў 83° 50' паўночнай шырыні.

У красавіку 1902 г. ён з нэграм Хэнсонам прайшоў на поўнач Зямлі Гранта да 84° 17' паўночнай шырыні. Ішлі па плывучым лёдзе. Часам прыходзілася чакаць па некалькі дзён пакуль адна ільдзіна даплыве да другой так блізка, каб можна было на яе перабрацца.

Піры зусім змарыўся ад цяжкага вандраваньня па лёдзе і адмовіўся ісьці далей на поўнач. Да полюса яшчэ заставалася 600 кілёмэтраў.

У канцы красавіка дасьледчык вярнуўся ў Грэнляндыю. У сваім дзёньніку ён піша:

«Гульня праіграна. Мой шаснаццацігадовы сон скончыўся. Я змагаўся як мог. Больш нічога зрабіць не магу»...

Таксама не пашанцавала адкрыць полюс і спадарожніку Нансэна Ото Свэрдрупу. Улетку 1898 г. Свэрдруп адправіўся на поўнач на «Фраме». Яго плян быў такі: прайсьці пратокамі Сьміта і Кент-Кэна, каналамі Кэнады і Робэсона, і потым высьвятліць ці можна плысьці на «Фраме» на поўнач ад Грэнляндыі.

У жніўні 1898 г. «Фрам» захапіў лёд, і Свэрдруп застаўся зімаваць ля пратокі Рыс.

Свэрдруп думаў на другое лета прайсьці далей на поўнач, але лёд пратрымаў яго амаль на адным месцы больш як тры гады. За гэтыя тры гады Свэрдруп і яго спадарожнікі зрабілі многа каштоўных назіраньняў, але галоўнай мэты экспэдыцыі—заваёвы полюса—не дасягнулі.

6 жніўня 1902 г. лёд вызваліў «Фрам» в палону. Але ўвесь экіпаж быў вельмі стомлены трохгадовым жыцьцём сярод холаду і змроку. Канчаліся харчы, і Свэрдруп быў прымушаны вярнуцца ў Норвэгію.

XII

Бліжэй за ўсіх да полюса

У той час як Піры бяз посьпеху імкнуўся прайсьці па лёдзе да полюс і пасьля вельмі вялікіх патуг дасягнуў толькі 84° паўночнай шырыні, удзельнікі італьянскай экспэдыцыі прайшлі па лёдзе да 86° 34' паўночнай шырыні. Яны нават перайшлі тую мяжу, да якой дайшлі Нансэн з Іогансэнам. Але за гэтую частковую перамогу загінула тры чалавекі:

Італьянская экспэдыцыя адправілася на поўнач улетку 1899 г. на параходзе «Стэля Полярэ» (Полярная зорка). На борце парахода было 120 самаедзкіх сабак.

У жніўні «Полярная зорка» дасягнула зямлі Франца Іосіфа, Тут экспэдыцыя спынілася зімаваць у бухце Тэпліц.

У лютым 1900 г. на полюс па лёдзе былі адпраўлены тры групы па тры чалавекі, але моцныя маразы ў 45-48° і полярная цемра прымусілі падарожнікаў вярнуцца назад туды, дзе зімаваў параход.

Толькі ў палове сакавіка тры атрады пад начальствам капітана Каньі, доктара Кавальлі і лейтэнанта Керыні зноў адправіліся на поўнач. Першы час падарожнікі праходзілі кілёмэтраў па 12 у дзень.

Пасьля 45-ці дзённага вандраваньня па лёдзе, атрад капітана Каньі ўбачыў перад сабой шырокі канал вады. Далейшая дарога на полюс такім чынам была адрэзана. Каньі вымерыў географічную шырыню месца,—аказалася, што ён і яго спадарожнікі дасягнулі 86° 33' 49" паўночнай шырыні.

Каньі на вяршыне лёдавай гары паставіў італьянскі сьцяг і ў трох бляшанках, якія ён запаяў, пакінуў свае запіскі.

Другі атрад пад начальствам доктара Кавальлі дайшоў толькі да мыса Гэрманіі. Алеісьці далей у іх ня было сілы. Матрос Кардэнты пакінуў Кавальлі і яго таварыша і адзін адправіўся ў страшную дарогу на месца, дзе зімавала «Полярная зорка». Адтуль за доктарам і яго таварышом паслалі ратавальную экспэдыцыю. Экспэдыцыя знайшла доктара і яго спадарожніка Савойю на мысе Германіі і прывезла іх на параход.

Трэці атрад пад начальствам лейтэнанта Кэрыні бясьсьледна загінуў па дарозе да полюса. Амаль тры тыдні італьянцы шукалі сярод лёдавай пустыні сваіх трох таварышоў, але бяз посьпеху.

У жніўні 1900 г. «Полярная зорка» пакінула бухту Тэпліц і накіравалася да берагоў Норвэгіі.

XIII

Пагібель экспэдыцыі Толя

Большасьць полярных экспэдыцый адпраўлялася на полюс або ад Шпіцбэргена і Зямлі Франца Іосіфа, або ад Грэнляндыі і зямлі Гранта. І толькі вялізарнае Ўсходня-Сібірскае Ледавітае мора, пасьля няўдалай спробы Нансэна, амаль не зьвяртала ўвагі дасьледчыкаў.

Гэтая частка полярнай вобласьці была ў поўным сэнсе полярнай пустыняй. Дасьледваць гэтыя палярныя прасторы і паставіў сабе мэтай рускі вучоны Эдуард Толь.

Толь быў гэолёг. Ён не аднойчы дасьледваў узьбярэжжа ўсходняга Сібіру і па даручэньню Акадэміі Навук рабіў раскопкі на Нова-Сібірскіх астравох.

У 1900 г. пад начальствам Толя была організавана вялікая морская экспэдыцыя на параходзе «Зара». Толь узяў з сабой харчоў на тры гады і 8 ліпеня 1900 г. вышаў з Пецярбургскага порту на Мурман. З Мурману «Заря» пайшла на ўсход, увайшла ў Карскае мора, але 13 верасьня ў Таймырскай пратоцы каля паўночна-заходніх берагоў Таймырскага паўвострава на шырыні ў 76° 8′ яе зацёр лёд.

Пасьля цяжкага зімаваньня судно вызвалілася ад лёдавага палону толькі 12 жніўня 1901 г. 19 жніўня «Зара» абагнула мыс Чэлюскін, а 29 была каля вострава Бэнэта.

3 верасьня параход быў прымушаны спыніцца ў Нэрпіччай губе (востраў Кацельны), каб паправіць машыны.

Праз тыдзень насталі марозы, і Толь парашыў зазімаваць на Кацельным.

Яшчэ ў ранейшыя свае экспэдыцыі ва Ўсходні Сібір вучоны чуў ад прамыслоўцаў, якія хадзілі на Нова-Сібірскія астравы па мамантавыя косьці, што на поўнач ад гэтых астравоў ляжыць невядомая зямля, якой далі назву «Зямля Саньнікава» па імені сібірскага прамыслоўца, які нібы адкрыў гэтую зямлю.

Толь рашыў знайсьці гэтую поўлегендарную зямлю. Увесну 1902 г. ён, астроном Зэберг і два якуты адправіліся на сабаках на востраў Бэнэта, каб адтуль па лёдзе пайсьці далей на поўнач, да зямлі Саньнікава.

Толь прасіў членаў экспэдыцыі, якія засталіся на месцы, зайсьці за ім улетку на параходзе на востраў Бэнэта. Калі-ж гэтаму будзе перашкаджаць лёд, дык не чакаць яго, а ісьці да вусьця Лены.

Улетку 1902 г. лёд доўга стаяў у Нэрпіччай губе, і «Зара» вышла ў адкрытае мора толькі ў жніўні. Капітан Каламійцаў спачатку накіраваўся да вострава Бэнэта, але на дарозе сустрэў непраходны лёд і прымушаны быў ісьці да вусьця Лены.

Каб дапамагчы Толю, у маі 1930 г. на востраў Бэнэта адправіўся лёйтэнант Калчак.

Лейтэнант Калчак спачатку агледзіў Нова-Сібірскія астравы, а потым накіраваўся на востраў Бэнэта. 4 жніўня ён дасягнуў яго. Тут пад кучай абледзянелых і закіданых сьнегам каменьняў Калчак знайшоў інструманты, колекцыі документаў, якія былі напісаны рукой Толя і плян вострава з лістом Толя, які канчаўся словамі:

«Адпраўляемся на поўдзень. Харчоў маем на 14—20 дзён. Усе здаровыя».

Ня гледзячы на старанныя пошукі, ніякіх далейшых сьлядоў Толя і яго спадарожнікаў Калчак не знайшоў. Толь і яго спадарожнікі пакінулі востраў Бэнэта ў жніўні 1902 г. і ўсе бясьсьледна зьніклі ў лёдавай полярнай пустыні.

Напэўна яны трапілі ў проламку, а можа загінулі з голаду? Хто можа адгадаць тайну полярнага лёду?..

XIV

Першае падарожжа Роальда Амундсэна

У 1889 г. з Грэнляндыі вярнуўся малады Фрытьоф Нансэн. У Хрыстыяніі яму было зроблена ўрачыстае спатканьне. У гэты час у натоўпе людзей быў 17-ці гадовы юнак. Гэтага юнака звалі Роальд Амундсэн.

Я таксама буду полярным падарожнікам. Я знайду паўночна-заходні праход, у пошуках якога загінуў Франклін,—думаў юнак.

Ён увесь дзень прахадзіў па вуліцах Хрыстыяніі і ўсё думаў аб сваім пляне.

Амундсэн быў сын бедняка-рыбака, які памёр за некалькі гадоў перад гэтым. Матка Амундсэна хацела, каб ён быў доктарам, але юнак, калі прачытаў кніжку пра экспэдыцыю Франкліна, захацеў стаць полярным падарожнікам. Прыклад маладога Нансэна яшчэ больш узмацніў яго мары.

І вось Амундсэн распачаў доўгую падрыхтоўчую работу, каб зрабіць з сябе вынослівага полярнага падарожніка.

У 1894 г. ён наняўся юнгай на старае кітабойнае судно «Магдаліна» і ў першы раз трапіў у Ледавітае мора.

У 1898 г. ён застаўся штурманам на параходзе «Бэльгія», які адпраўляўся ў паўднёвую полярную вобласьць. На «Бэльгіі» Амундсэн быў у паўднёвай полярнай вобласьці амаль паўтара гады і вярнуўся адтуль загартаваным падарожнікам.

Пасьля гэтага Амундсэн пачынае рыхтавацца да самастойнай экспэдыцыі на поўнач.

У яго пляны ўваходзіць ня толькі адкрыцьцё паўночна-заходняга праходу, але ён думаў адшукаць на Зямлі Боотія-Фэлікс магнітны полюс. Гэты полюс адкрыў Джэмс Рос у 1831 г., але ён не дасьледваў яго, таму, што ня было інструментаў. Амундсэн парашыў знайсьці гэты полюс і зрабіць грунтоўнае дасьледваньне зямнога магнэтызму.

Для гэтага ён накіраваўся ў Гамбург, і вывучыў там пытаньне пра зямны магнэтызм. А калі вярнуўся ў Норвэгію, выклаў свой плян Фрытыофу Нансэну. Нансэн ухваліў гэты плян.

Цяпер засталося толькі сабраць грошы, купіць невялікае кітаёўнае судно і адправіцца на поўнач.

Судно хутка знайшлося. Гэта была маленькая моторная яхта «Гіоа». На гэтай яхце з 4-ма спадарожнікамі і 10-ю сабакамі Амундсэн рашыў адкрыць паўночна-заходні праход.

Уначы з 16 на 17 чэрвеня 1930 г. «Гіоа» выпла з Хрыстыяніі пад вялікім дажджом. Але яе малады капітан быў «поўны сьветлых надзей і цьвёрдай веры ў будучае», насустрач якому ляцела «Гіоа», якая насіла імя старажытнай скандынаўскай багіні вятроў.

Амундсэн мінуў бухту Мэльвіля на заходнім беразе Грэнляндыі і ўвайшоў у Лянкастэрскую пратоку. Тут ён спыніўся каля вострава Бічы ў бухце Эрэбуса, дзе зімаваў Франклін.

Франклін быў адным з любімых герояў Амундсэна. Яшчэ ў дзяцінстве ён прачытаў кніжку пра яго пагібель, і з таго часу Франклін быў для Амундсэна прыкладам адданасьці справе, мужнасьці і геройства. Гледзячы ў акутаную змрокам даль, Амундсэн думаў пра героя свайго дзяцінства. Малюнкі пагібелі Франкліна і яго таварышоў яскрава паўставалі перад Амундсэнам.

Лёд спрыяў экспэдыцыі. Ён пазволіў яхтачцы ўвайсьці ў пратоку Бароў і ісьці далей на захад.

Дзякуючы блізасьці магнітнага полюса, Амундсэну прышлося адмовіцца ад компаса і ехаць па сонцы і зорам, як некалі плавалі старажытныя вікінгі.

Аднойчы яхтачка ледзь не згарэла. Каля зямлі Бооція па невядомай прычыне ўзьнік пажар у машынным аддзяленьні каля складу, у якім была газа. На судне было 10.000 літраў газы. Усе кінуліся гасіць агонь. Усе ўжывалі амаль нечалавечыя патугі, каб зьнішчыць пажар.

Каля зямлі Вільгэльма лёд перагарадзіў дарогу на захад і судно спынілася зімаваць у бухце, якой Амундсэн даў назву «Бухта Гіоа».

Амундсэн і яго таварышы пражылі ў гэтай гавані дзьве зімы. Яны рабілі навуковыя назіраньні, хадзілі на паляваньне, дасканала адзначылі месца знаходжаньня магнітнага полюса. Яно было недалёка ад таго месца, дзе адкрыў яго Джэмс Рос.

У сярэдзіне жніўня 1905 г. лёд ачысьціў бухту, і Амундсэн зноў паплыў на захад. Судно выйшла з лябірынту розных астравоў і астраўкоў, але яму засталося прайсьці яшчэ самую цяжкую частку дарогі па мелкай вадзе, дзе плавалі вялізарныя масы лёду.

Нарэшце 26 жніўня яхта вышла ў адкрытае мора. Паўночна-Заходні морскі праход быў знойдзены.

«Мара маіх дзіцячых гадоў зьдзейсьнілася»,—гаворыць Амундсэн. Калі паказалася на моры сустрэчнае судно, на «Гіоа» ўзьнялі норвэскі сьцяг. Сустрэчнае судно аказалася амэрыканскім кітабоем.

— Гэта капітан Амундсэн?—спыталіся з кітабою.
— Так. Мы ідзем з Атлянтычнага акіяну.
І «Гіоа» на ўсіх парусах панеслася далей на захад, у Вялікі акіян.

Ніхто з удзельнікаў экспэдыцыі ня думаў, што ім яшчэ раз прыдзецца зімаваць. Але гэта здарылася. У верасьні лёд абкружыў маленькую яхту. Амундсэн быў прымушаны зімаваць трэцюю зіму каля затокі, у якую ўпадае рака Мэкензі.

У кастрычніку Амундсэн дабраўся разам з кіталоўным паштовым атрадам на лыжах да Аляскі і паслаў у Норвэгію тэлеграму. Узімку ён вярнуўся на яхту. Увесну памёр адзін яго спадарожнік—мэханік Віік.

Калі лёд крануўся, «Гіоа» пайшла далей на захад міма вострава Гэршэля і праз Бэрынгавую пратоку прайшла ў Вялікі акіян.

Грандыёзная географічная задача была вырашана. Паўночна-заходні праход з Атлянтычнага акіяну ў Вялікі быў знойдзены.

Але вырашэньне гэтай задачы патрабавала чатыры сталецьці і сотні чалавечых ахвяр.

Адкрыцьцё Амундсэна мела толькі чыста тэорытычны характар. Практычнага значэньня паўночна-заходні праход ня мае. Паўночна-заходні праход—гэта самы кароткі шлях з аднаго акіяна ў другі, але ён зьяўляецца найбольш доўгім шляхам па часе. Амундсэну былі патрэбны тры гады, каб прайсьці гэты шлях.

Але адкрыцьцё паўночна-заходняга праходу было вялікай перамогай чалавецкай энэргіі над полярным лёдам.

У жніўні 1906 г. «Гіоа» увайшла ў гавань Сан-Францыска. Там маленькую яхту паставілі на возеры ў адным гарадзкім парку. «Гіоа» на прыстані чакалі тысячы людзей. Амундсэна ўсюды сустракалі як героя. Але і ня дзіўна—гэта-ж тое, аб чым марыў юнак амаль 18 гадоў назад поўнасьцю зьдзейсьнілася.

XV

Робэрт Піры на 87° 6′ паўночнай шырыні

Робэрт Піры, які ледзьве не загінуў у Арктыцы, ня мог аднак пагадзіцца з думкай, што ён ня меў моцы перамагчы стыхію. І ён зноў паехаў на Поўнач.

Улетку 1903 г. з Нью-Іорка вышла добра абсталяванае судно «Рузвэльт». Яго спэцыяльна пабудавалі для плаваньня сярод полярнага лёду. Піры ёхаў на поўнач. У Грэнляндыі Піры купіў 200 сабак. Там ён наняў 50 чалавек эскімосаў, якія павінны былі справаджаць экспэдыцыю на полюс.

У лютым 1906 г. Піры высадзіўся на лёд і прайшоў праз зямлю Гранта на поўнач. У сакавіку ён дасягнуў Полярнага мора. Верны

спадарожнік яго нэгр Хэнсон ішоў наперадзе з некалькімі эскімосамі і рабіў са сьнегу хаціны для самаго Піры і эскімосаў, якія былі з ім.

На гэты раз усё пакуль-што ішло добра. Ён рухаўся усё далей і далей на поўнач. Да полюса засталося ўсяго толькі 300 кілёмэтраў. Піры дасягнуў 87°6' паўночнай шырыні. Але тут яны нечакана спыніліся і прымушаны былі вярнуцца назад, таму што ўперадзе зьявілася вада.

Лёд пачаў рухацца. Трэба было сьпяшацца назад, інакш чакала пагібель.

Ісьці назад было цяжка і небясьпечна. Піры, які 20 гадоў хадзіў на поўнач у сваёй справаздачы аб гэтай экспэдыцыі гаварыў:

«Гэта быў першы і адзіны раз за ўвесь час маіх полярных вандраваньняў, калі я ня быў упэўнены, што ўсё скончыцца добра.

Каб ня мерзнуць ад жорсткай сьцюжы, пасеклі на апал усе сані. За дарогу зьелі амаль усіх сабак.

Увосень 1906 г. Піры быў ужо ў Амэрыцы.

XVI

Ахвяры полярнай пустыні

Адкрыцьці Робэрта Піры ў паўночнай Грэнляндыі выклікалі вялікую цікавасьць да гэтай абледзянелай зямлі. Данія, якая лічыла Грэнляндыю сваім уладаньнем рашыла паслаць на яе поўнач уласныя экспэдыцыі з навуковымі мэтамі. Начальнікам гэтай экспэдыцыі прызначылі маладога, але ўжо спрактыкаванага полярнага дасьледчыка Міміўса Эрыксэна. Экспэдыцыя прабыла ў Грэнляндыі два з паловай гады.

У чэрвені 1906 г. Эрыксэн і яго спадарожнікі адправіліся на старым рыбалоўным судне «Магдалена», якому хутка далі назву «Данія». Экіпаж карабля складалі 28 чалавек. Сярод іх былі вучоныя, мастакі, пісьменьнікі.

У палове жніўня «Данія» абмінула мыс Бісмарка і спынілася ў маленькай бухце недалёка ад астравоў Кольдэвэй. Адгэтуль удзельнікі экспэдыцыі паехалі ў лодках і на сабаках уздоўж узьбярэжжа Грэнляндыі, будуючы склады харчоў для будучых экспэдыцый.

У канцы сакавіка 1907 г., калі папярэднія работы па падарожжы на поўнач Грэнляндыі былі скончаны, 10 чалавек адправіліся ў далёкую дарогу.

Экспэдыцыя падзялілася на два атрады. У першым былі сам Эрыксэн, картограф Гаген і грэнляндэц Брон-Лунд. У другім атрадзе былі капітан Кох, мастак Бэртэльсэн і грэнляндзец Тобій Гобвільсэн. Апроч гэтых асоб 4 эскімосы павінны былі везьці харчы і рабіць склады.

Першы атрад павінен быў адправіцца да бухты Незалежнасьці, якую адкрыў Піры. Адтуль Эрыксэн з двума сваімі спадарожнікамі павінен быў накіравацца ў глыб вострава, да мыса Глясье. Другі атрад на чале з капітанам Кохам павінен быў ісьці ўздоўж паўночна-заходняга берагу.

У сярэдзіне мая вярнуўся назад адзін дапаможны атрад. Яго ўдзельнікі сказалі, што дарога была вельмі цяжкая. Нязроўны цьвёрды лёд, увесь з глыбокімі шчылінамі, перашкаджаў руху.

У канцы чэрвеня вярнуўся на стаянку капітан Кох са сваімі двума спадарожнікамі. Яны былі страшна зморана цяжкай дарогай.

Прышла восень. Распачаліся моцныя марозы і сьнегавыя завірухі. Але атрад самога Эрыксэна не варочаўся. На стаянцы быў вельмі сумны настрой. Усе прадчувалі, што з Эрыксэнам і яго двума таварышамі здарылася штосьці нядобрае. Так прайшла ўся доўгая полярная зіма.

Настала лета. Эрыксэн не варочаўся. Парашылі паслаць на поўнач ратавальную экспэдыцыю. У кастрычніку яна вярнулася назад, не знайшоўшы ніякіх сьлядоў загінуўшых таварышоў.

У раньнюю весну 1908 г. у дарогу адправіўся другі ратавальны атрад з двух чалавек. 26 сакавіка гэты атрад прынёс страшныя весткі. У лёдавай пячоры знайшлі цела Іоргена Бронлунда. З ім былі карты Гагена, крыху харчоў і набітая стрэльба.

Запісная кніжка Бронлунда паведала аб цяжкім вандраваньні па краіне белага маўчаньня.

Трагэдыя пачалася яшчэ ў ліпені 1906 г. 26 ліпеня Бронлунд запісаў: «Паляваньне ня мае посьпеху. Дзічына ўсё радзей. Сілы зьнікаюць як у сабак, так і ў людзей»...

Адчайнае змаганьне з голадам цягнулася ад жніўня да палові кастрычніка. Тым часам сонца спускалася з кожным днём усё ніжэй і ніжэй. Набліжалася доўгая полярная ноч...

6 кастрычніка Бронлунд піша ў сваім дзёньніку: «У нас толькі чатыры сабакі, якія ўжо ня маюць сілы, каб цягнуць сані, таму іх рашылі пакінуць... Эрыксэн і Гаген думаюць аб дакумэнтах і картах, якія трэба як-бы там ні было, выратаваць»...

10 кастрычніка піша Бронлунд: «Схавалася сонца. Мы дасягнулі сухаземнага лёду. У нас няма абутку. Страшна церпім ад голаду і холаду. Асабліва баляць ногі»...

Апошняя старонка дзеньніку гаворыць:

«Загінулі каля фіорда 79° пасьля лістападаўскай спробы вярнуцца да дому праз сухаземны лёд. Я прышоў сюды ў канцы кастрычніка і ня мог ісьці далей, таму што стаяла цемра і таму, што адмарозіў ногі. Целы таварышоў знаходзяцца пасярэдзіне фіорда перад ледавіком (прыблізна $2^1/_2$ мілі). Гаген памёр 15 лістапада, а Мюліус пасьля—амаль праз 10 дзён.—Іорген Бронлунд».

XVII

Па сьлядох ахвяр лёдавай пустыні

Хутка пасьля таго, як вярнуліся спадарожнікі Эрыксэна, якія засталіся жывымі, ў Даніі ўзьнялі пытаньне аб пасылцы ў Грэнляндыю экспэдыцыі, каб адшукаць целы Эрыксэна і Гагена і іх дзёньнікі.

Кіраўніцтва гэтай экспэдыцыяй было даручана напрактыкаванаму дасьледчыку палярных краін Эйнару Мікельсэну.

Увесну 1909 г. т. Мікельсэн і 6 яго спадарожнікаў адправіліся ў Грэнляндыю на судне «Алябама».

У жніўні 1910 г.—больш чым праз год пасьля таго як адплыла з Даніі «Алябама»—адно кітабойнае судно знайшло на ільдзінах 5 удзельнікаў экспэдыцыі Мікельсэна. Сярод іх ня было ні самога Мікельсэна ні яго бліжэйшага памоцніка Івэра Івэрсэна.

Выратаваныя гаварылі, што «Алябама» добра дайшла да Грэнляндыі. Там яна каля вострава Шанона спынілася зімаваць. Увесну 1910 г. Мікельсэн і Івэрсэн накіраваліся на пошукі цел Эрыксэна і Гагена.

Мікельсэн загадаў сваім спадарожнікам чакаць яго да 1 жніўня. Калі да гэтага тэрміну яны ня вернуцца, дык усе ўдзельнікі, якія засталіся на «Алябаме» могуць ехаць на родзіну.

Умоўлены тэрмін прайшоў. Падарожнікі лічылі, што іх таварышы загінулі, і рашылі пакінуць Грэнляндыю. Але не пасьпелі яны падрыхтавацца да ад'езду, як «Алябаму» расьціснуў лёд. Пяцёра датчан пайшлі па лёдзе і хутка іх падабрала кітабойнае судно.

Мінулі два гады, як вярнуліся ў Эўропу спадарожнікі Мікельсэна і Івэрсэна. Усе былі ўпэўнены, што Мікельсэн і Івэрсэн загінулі.

Але ў чэрвені 1912 г. матросы аднаго норвэскага судна, якое выпадкова зайшло да берагоў Грэнляндыі, знайшлі на беразе драўляны кій з выразаным надпісам: «1912 г.». Матросы ўзяліся дасьледваць ваколіцы і хутка напаткалі невялікую зямлянку. Яны пастукалі ў дзьверы. Адтуль паказаліся дзьве дзіўныя чалавечыя постаці. Яны былі амаль што голыя і абрасьлі даўгімі валасамі.

Гэта былі Мікельсэн і Івэрсэн. Яны каля двух гадоў пражылі сярод лёдавай пустыні.

Як выявілася, Мікельсэну пашанцавала знайсьці дарожныя запіскі Эрыксэна. Але, калі яны галодныя і хворыя ішлі назад, іх напаткала завіруха. Яна затрымала іх у лёдавай пустыні. Падарожнікі згубілі гэрбары і колекцыі Эрыксэна і з вялікай цяжкасьцю дабраліся да таго месца, дзе стаяла «Алябама».

Тут яны ўбачылі пакінутую зімоўку і поўзатоплены карабель.

Але на іх шчасьце на беразе яны знайшлі харчы, якія пакінулі іх таварышы. Харчы адратавалі іх ад голаду. Мікельсэн і Іварсэн сталі рыхтавацца да зімоўкі.

Надышоў кастрычнік. Сонца схавалася. Наступіла цемра. Навальніцы і завірухі люта нападалі на маленькую хаціну, дзе жылі два чалавекі.

«Як нудна зімою, шалёна нудна!—піша Мікельсэн у сваім дзеньніку.—Дзень праходзіць за днём без усялякай перамены. Але кожны дзень, які мінуў, радуе нас, таму што набліжае да таго часу, калі зьявіцца сонца... Урэшце надыходзіць дзень, калі сонца павінна было-б паказацца. Але нам не ўдаецца бачыць яго. Неба ўкрыта хмарамі, згушчаецца туман і пачынаецца завіруха.

На другі дзень, 10 лютага, мы зноў вылазім з бярлогі і чакаем усходу сонца. Мы стаім на ветры ўжо поўгадзіны і пачынаем траціць цярплівасьць. Але вось зараз на поўдні разгараецца так моцна, што амаль рэжа вочы. Вяршыны гор афарбоўваюцца ў ружовы колер. Цемра зьнікае. Вось на лёдзе бяжыць чырванавата-залаты прамень і мы з Іварсэнам крычым:

Ура! Ура! Зіма скончылася. Хутка надыдзе лета. Лета, якое прынясе нам вызваленьне!..»

Аднак надзея на вызваленьне была дарэмная.

Улетку 1911 г. ні адно судно не падышло да таго месца, дзе была хаціна Мікельсэна і Іварсэна.

Увесну абодвы «робінзоны» перабраліся на лёдзе на востраў Шанон. Там было больш надзеі на ратунак. На берагавым узвышшы яны ўзьнялі сыгнальны сьцяг і ўвесь час сачылі за морам, якое вызвалілася ад лёду.

«Мы часта і доўга стаім на парозе нашай хаціны,—піша Мікельсэн у дзеньніку,—з мора далятаюць грукат і трэск і нам здаецца, што нехта недзе страляе са стрэльбы. Мы моцна крычым і чакаем адказу. Але адказу няма. Нашы галасы гінуць у волкім халодным тумане... І мы варочаемся ў нашу хаціну ў прыгнечаным настроі, адны, пакінутыя...»

У жніўні зноў пачаліся марозы. Хутка лёд пакрыў мора. Надзея на ратунак зьнікла. Прыходзілася рыхтавацца да трэцяй зімоўкі.

Раней чым вярнуцца на месца, дзе яны зімавалі раней (у Дацкай гавані), Мікельсэн і Іварсэн рашылі прайсьці па лёдзе на поўдзень на невялікі востраў Малы Пендэлум.

Тут на беразе бухты Бас-Рок падарожнікі нечакана знайшлі хаціну. Яны выламалі дзьверы і знайшлі ў хаціне ліст лейтэнанта Ляўба з «Алябамы» да кіталоваў, ліст кіталоваў і, урэшце, паведамленьне капітана шхуны «Ляўра», памечанае 23 ліпеня 1911 г.

Вестка аб тым, што тут улетку было судно ўзрушыла Мікельсэна і Іварсэна.

«Усяго 16 міль,—піша Мікельсэн у сваім дзёньніку,—аддзялялі нас ад ратунку, ад культуры, ад людзей! Гэта жудасна! Гэта

так жудасна, што ў нас няма нават жаданьня пусьціць у ход ла-нку... Моўчкі садзімся на скрынкі, а ў мазгох сьвідруе толькі адна думка: 16 міль... 16 міль... усяго 16 міль...

Усё, як відаць, складваецца супроць нас. Напа роўнавага, якую мы набылі з такой цяжкасьцю, зьнікае. Мы сумесна сядзім, склаўшы рукі на каленях і думаем аб тым, што магло-б быць... І раней нам ня весела было ўзімку. Цяпер-жа мы адчуваем сябе вельмі дрэнна. Нас мучыць думка: «Чаму-ж мы не перабраліся сюды ўвесну і не пакінулі тут вестак аб сабе!»

Мікельсэн і Івэрсэн рашылі пасьля гэтага не варочацца на месца, дзе яны зімавалі раней, а пасяліцца ў хаціне ў бухце Бас-Рок. Яны мелі надзею, што сюды ўлетку 1912 г. зноў зойдзе якое-небудзь кіталоўнае судно і выратуе іх.

Трэцяя зіма была нявыносна цяжкай для падарожнікаў. Доўгая палярная ноч цягнулася на гэты раз бясконца доўга. Харчоў было вельмі мала. Запас пораху і шроту таксама скончыўся. А навакол хаціны хадзілі мядзьведзі, ваўкі і цэлыя чароды пясцоў.

Не адзін раз мядзьведзі, адчуваючы пажыву, нападалі на хаціну падарожнікаў. Адзін мішка ўзламаў нават дзьверы і забраўся ў зямлянку. Толькі дзякуючы таму, што яны не спалохаліся, яны перамаглі зьвера.

Але і на гэты раз зіма прайшла добра. Настала вясна. У падарожнікаў зноў уваскрэсла надзея на вызваленьне. Але мінуў май, чэрвень, а жаданае судно не зьяўлялася. Мікельсэн і Івэрсэн амаль круглыя суткі вартавалі на верхавіне берагавога ўзвышша. Яны напружана глядзелі на мора. Дні міналі за днямі, а ратунку ня было. З кожным новым днём надзеі на вызваленьне зьнікалі.

Аднойчы ўранку Мікельсэна і Івэрсэна пабудзіў нейкі шорах каля дзьвярэй. У першы момант яны падумалі, што гэта мядзьведзь хоча адчыніць дзьверы. Івэрсэн схапіў стрэльбу і кінуўся да дзьвярэй. За ім кінуўся і Мікельсэн. Яны рыхтаваліся даць адпор няпрошанаму госьцю.

Але Мікельсэн раптам аслупянеў. Івэрсэн, які расчыніў ужо дзьверы, крычаў: «Ура! Судно! Судно!..»

«Што было потым,—піша Мікельсэн,—я добра ня помню. Мы ўбачылі каля сваёй зямлянкі людзей. Мне здалося, што я бачу цэлае войска, а сапраўды было ўсяго 8 чалавек норвэжцаў...

Я ня бачыў людзей апроч Івэрсэна 28 месяцаў і таму натоўп у восем чалавек здаўся мне надта вялікім».

Спачатку, калі норвэжцы ўбачылі двух чалавек, якія выскачылі з зямлянкі, яны падумалі, што гэта вар'яты. Сапраўды, выгляд падарожнікаў быў вельмі дзіўным: даўгія валасы, якія разьвяваліся на ветры, пашарпаныя і брудныя лахманы на целе, шалёны крык...

Праз некалькі хвілін «палярныя рабінзоны» былі ўжо на борце парахода «Морская кветка». Параход прывёз Мікельсэна і Іварсэна ў Норвэгію. Адтуль яны прыехалі ў Данію. Там лічылі, што яны даўно ўжо загінулі.

XVIII.

Хлусьня ці памылка?

Няўдачы ўсіх экспэдыцый на поўнач спынілі ўсякую ахвоту да іх. Шмат якія дасьледчыкі прышлі да вываду, што паўночнага полюса нельга дасягнуць.

Раптам увосень 1909 г. у Даніі была атрымана з Грэнляндыі тэлеграма наступнага зьместу: «Нам урэшце ўсьміхнулася шчасьце. Амэрыканскі сьцят разьвіваецца на паўночным полюсе. 21 красавіка 1908 г. Фрэдрык Кук».

Гэтая тэлеграма была яшчэ тым больш нечаканай, што пра экспэдыцыю Кука ніхто нічога ня ведаў.

Доктар Фрэдрык Кук прымаў удзел у экспэдыцыі Робэрта Піры ў Грэнляндыі ў 1891-92 гг. Потым ён быў доктарам у складзе бэльгійскай экспэдыцыі на паўднёвы полюс. Вярнуўшыся з гэтай экспэдыцыі, Кук рашыў арганізаваць уласную экспэдыцыю на паўднёвы полюс, але ня мог знайсьці патрэбных для гэтага сродкаў. Ён пасяліўся ў Брукліне, аднак ня мог жыць спакойна: «Палярная бацыла» моцна засела ў ім. Улетку 1907 г. доктар нечакана зьнік з Брукліна. Ён не папярэдзіў нават сваіх знаёмых. Толькі з Грэнляндыі ён апавясьціў сваіх знаёмых, што накіраваўся на полюс з двума эскімосамі.

Пасьля гэтага пра Кука ня было ніякіх вестак да верасьня 1909 г., пакуль не атрымалі гэтай тэлеграмы.

Хутка ў Даніі атрымалі паведамленьне ад дацкага чыноўніка, які жыў у паўночнай Грэнляндыі. У тэлеграме было: «Доктар Кук дасягнуў паўночнага полюса 21 красавіка 1908 г. Прыбыў у маі 1909 г. ва Ўпэрнавік. Эскімосы мыса Іорк пацьвярджаюць падарожжа Кука».

Увосень 1909 г. ў Копэнгагэн зьявіўся з Грэнляндыі сам Кук. Вось што ён расказаў пра сваё падарожжа.

«Я рашыў дабрацца да эскімоскага паселішча Анутока ў Грэнляндыі, на Зямлю Грынэля і адтуль накіравацца на полюс. 19 лютага 1908 г. з усходам сонца наша невялікая экспэдыцыя адправілася ў дарогу. Экспэдыцыя складалася з 11 эскімосаў і 103 сабак, якія цягнулі 11 саней з харчамі і інструмантамі.

Хутка мы ўбачылі сьляды вялікіх зьвяроў і па гэтых сьлядох пайшлі па Маўзэнскай пратоцы аж да Лэнд-Энда. 18 сакавіка ступілі на лёд палярнага мора з паўночнага боку вострава Гейбэрга.

Адсюль Кук частку эскімосаў адправіў назад. Далей на поўнач лёдавая паверхня стала раўней. Кук пайшоў на полюс толькі з двума спадарожнікамі.

8 красавіка яны былі ад полюса толькі на 300 кілёмэтраў. Праз тыдзень да полюса засталося толькі 160 клм. Тэрмомэтр паказаў 40° ніжэй нуля.

«Нарэшце назіраньні 21 красавіка,—гаворыць Кук,—паказалі, што мы знаходзімся на шырыні 89° 59′ 46″. Полюс быў ужо недалёка. Мы прайшлі адлегласьць у 14″ якой не хапала і пачалі дасьледваньні».

Кук высек у лёдзе дату і паставіў на кіі амэрыканскі сьцяг Побач са сьцягам палажыў свой даклад. На полюсе Кук быў цэлыя суткі.

Назад ісьці было куды цяжэй. Надвор'е было туманнае. У лёдзе зьявіліся шчыліны і не далі магчымасьці падысьці да Зямлі Хайбэрга. Там былі падрыхтаваны склады харчоў. Тады падарожнікі прайшлі праз Зямлю Рынгнэс да Норд-Дэвону.

У верасьні Кук і **яго спадарожнікі зазімавалі** каля мыса Спарбо, на поўдні пратокі Джонса.

Увесну 1909 г. падарожнікі з вялікай цяжкасьцю дайшлі да Анорытока ў Грэнляндыі. Яны прайшлі два месяцы пешкам і везьлі за сабой цяжкія сані па глыбокім сьнезе.

З Анорытока Кук пайшоў на поўдзень за Ўпэрнавік і далей да Эгедэсьміндэ. Там ён дачакаўся судна.

Усе чакалі, што Кук пакажа свае дзеньнікі і вынікі сваіх навуковых назіраньняў у довад таго, што ён сапраўды дасягнуў полюса. Але Кук сказаў, што ён павінен сам апрацаваць свае заметкі, а потым з Амэрыкі прышле іх у Копэнгагенскі унівэрсытэт.

З гэтым абяцаньнем ён паехаў у Амэрыку.

А ў гэты час з поўначы былі атрыманы другія тэлеграмы. Гэта былі тэлеграмы ад Піры. Піры таксама зьвяшчаў, што ён першы адкрыў полюс і разам з тым назваў Кука шарлятанам і ашуканцам.

Кук прабаваў бараніцца. Найбольш аўторытэтныя дацкія вучоныя, якія добра ведалі полярныя краіны, заняліся дасьледваньнем яго кароткіх заметак. Але бязумоўна довадаў таго, што доктар Кук сапраўды быў на полюсе ў гэтых заметках яны не знайшлі.

Усе ставілі пытаньне: што можа сказаць доктар Кук у абарону сябе?

Але Кук нечакана зьнік. Ён спыніў свае лекцыі ў Амэрыцы і згінуў.

Увосень 1910 г. Кнут Расмусэн даведаўся ад двух эскімосаў, якія праводзілі Кука на поўнач, што яны з Кукам не заходзілі так далёка, як сьцьвярджаў доктар.

XIX

Робэрт Піры на паўночным полюсе

Чатыры галоўных дарогі вядуць на паўночны полюс. Першая дарога—пратока Сьміта, другая—між Грэнляндыяй і Шпіцбэргенам, трэцяя—з зямлі Франца Іосіфа і чацьвертая—ад Барынгавай пратокі.

Усе гэтыя чатыры дарогі былі спробаваны шмат якімі дасьледчыкамі, але ніводная з іх не прывяла да мэты.

Амэрыканец Робэрт Піры выбраў сабе першую дарогу—праз пратоку Сьміта. Мы бачылі, як ён некалькі разоў пробаваў вясьці адгэтуль атакі на полюс, але кожны раз быў прымушаны адступаць.

У 1908 г., пасьля дваццацігадовых полярных дасьледваньняў, Піры паехаў зноў на полюс. Яму ў гэты час было 53 гады. Гэты ўзрост ужо мала падыходзіў для падарожжа на далёкую поўнач.

Але Піры гаварыў:

«Гэта мая апошняя стаўка. Я павінен ці выйграць яе, ці назаўсёды прызнаць сябе пераможаным...»

Піры параўноўваў сваё змаганьне за полюс з гульнёй у шахматы.

«У гэтай гульні я практыкаваўся 23 гады. Я цярпеў паражэньне за паражэньнем, але кожнае новае паражэньне навучала мяне чаму-небудзь. Я набываў новыя веды, карысныя для будучых экспэдыцый, я вывучаў усе прычыны маіх няўдач, каб не зрабіць памылак на будучы раз.

Але калі і праўда, што адкрыцьцё паўночнага полюса па загадзя выпрацаваным пляне можна параўнаць з шахматнай гульнёй, дык між імі ёсьць і вельмі істотная розьніца. У шахматнай гульні чалавечы розум змагаецца з чалавечым розумам, а тут ідзе змаганьне чалавечага розуму і настойлівасьці супроць сьляпых сіл прыроды. Я магу абгаварваць усе свае ходы, але не магу прадугледзіць усіх ходаў майго вялікага супраціўніка».

6 чэрвеня 1908 г. Піры вышаў з Нью-Іорка на яхце «Рузвэльт». Ён дайшоў да эскімоскага паселішча Іта на заходнім беразе Грэнляндыі. Там Піры наняў 25 эскімосаў і купіў 250 сабак для язды.

З Іта Піры накіраваўся далей на поўнач. Ён думаў на «Рузвэльце» дайсьці да мыса Колюмбіі, што на паўночным беразе зямлі Гранта, правесьці тут зіму і ў раньнюю весну 1909 году ехаць на сабаках на полюс.

Аднак лёд перашкодзіў судну дайсьці да мыса Колюмбіі. Піры быў прымушаны зазімаваць каля мыса Шэрыдана (на паўночна-ўсходнім беразе Зямлі Гранта).

1 сакавіка 1909 г. Піры вышаў на паўночны полюс. З ім было 25 чалавек, з іх 17 эскімосаў і 1 нэгр. Абоз экспэдыцыі складаўся з 19 саней. Сані везьлі 133 сабакі.

Да полюса было 410 географічных міль.

Экспэдыцыя падзялілася на некалькі партый, якія ішлі адна за аднэй на пэўных адлегласьцях. Праз пэўную адлегласьць дапаможныя атрады складалі свае запасы на лёдзе і вярталіся назад на тое месца, дзе зімавала судно.

26 сакавіка Піры і яго спадарожнікі дасягнулі 87° паўночнай шырыні. На другі дзень вялікая палонка перагарадзіла ім дарогу. Піры прачакаў суткі, потым пайшоў у абход. 2 красавіка ён быў ужо на 88°. Адгэтуль апошні дапаможны атрад на чале з капітанам судна Бартлэтам вярнуўся на поўдзень.

Піры застаўся адзін з 5 спадарожнікамі, лэграм Хэнсонам і 4 эскімосамі. У іх было 5 саней. Сані былі запражаны 40 сабакамі. Да полюса заставалася 220 кілёмэтраў.

Маленькі атрад з 6 чалавек сьмела ішоў далей. З полюса насустрач ім імчаўся халодны вецер. Але Піры і яго спадарожнікі ішлі ўсё далей і далей на поўнач. Ішлі па глыбокім сьнезе, праз лёдавыя горы і па ільдзінах. Ільдзіны былі такія вострыя, што рэзалі футравы абутак падарожнікаў.

Дні стаялі ясныя. Сонца і месяц адначасна вандравалі на небе, ніколі не хаваючыся.

4 красавіка Піры дасягнуў 89°. Да полюса засталося толькі 110 кілёмэтраў. Эскімосы стагналі ад холаду. Яны былі стомлены і хацелі вярнуцца назад. Але Піры гаварыў ім, што яшчэ 2-3 дні дарогі—і яны будуць на полюсе.

Вось яны дасягнулі ўжо роўнага лёду і сабакі паняcьліся спачатку трухам, а потым з усяе сілы.

Па вылічэньнях Піры полюс павінен быў быць блізка.

«Мы прайшлі 17 кілёмэтраў,—кажа ён. У гэты час распагодзілася, паказалася сонца і можна было зрабіць астрономічныя назіраньні і адзначыць шырыню месца, дзе мы былі. Аказалася, што мы знаходзіліся па той бок полюса.

Як усё было дзіўна. І за ўсё дзіўней было тое, што прайшоўшы ўсяго толькі некалькі гадзін я прайшоў праз верхавіну зямной кулі і з заходняе паўкулі ва ўсходнюю. Неяк цяжка было зразумець, што першыя кілёмэтры нашага кароткага пераходу мы ішлі ў напрамку з поўдня на поўнач, а наступныя кілёмэтры ішлі ўжо з поўначы на поўдзень і аднак не зьмянілі свайго кірунку...

«Ні ўсходу, ні захаду, ні поўначы для нас не існавала, калі мы стаялі на полюсе. Ва ўсе бакі быў толькі адзін поўдзень.

На тым месцы, дзе мы знаходзіліся, адзін дзень і адна ноч складаюць год, а сто такіх сутак складаюць сталецьце».

Піры зрабіў яшчэ некалькі паверачных назіраньняў, каб з найбольшай дакладнасьцю вызначыць месца знаходжаньня полюса. Потым ён паставіў на полюсе 5 сьцягоў. Першы сьцяг быў шоў-

кавы нацыянальны амэрыканскі сьцяг. Піры падарыла яго жонка 15 гадоў назад. Гэты сьцяг бываў з Піры ў некалькіх падарожжах на поўнач. Кожны раз падарожнік пакідаў кавалачак гэтага сьцягу на тым крайнім паўночным пункце, да якога яму пашанцавала дайсьці. Урэшце цяпер гэты сьцяг горда разьвіваўся над лёдавымі прасторамі паўночнага полюса.

Калі ўсе сьцягі былі ўмацаваны на лёдзе, Піры пацiснуў кожнаму свайму спадарожніку руку і прывітаў іх з посьпехам. Потым напісаў запіску, што ён адкрыў полюс і палажыў гэтую запіску ў бутэльку. Бутэльку пакінуў на лёдзе.

У запісцы аб адкрыцьці паўночнага полюса было напісана:

«90° паўночнай шыраты. Паўночны полюс. 6 красавіка 1909 г. Сёньня прышоў сюды. Ад мыса Колюмбія 28 дзённых пераходаў. Пры мне знаходзіцца пяць чалавек: нэгр Мэтыю Хэнсон, Атэ, Этчынгвэ, Зіглу і Аквіэ—эскімосы, а таксама 5 саней і 38 сабак. Маё судно «Рузвэльт» стаіць каля мыса Шэрыдан 162 клм, на ўсхад ад мыса Колюмбія. Экспэдыцыя пад маім начальствам, якой пашанцавала дасягнуць полюса, знаходзіцца пад абаронай Арктычнага клюбу ў Нью-Іорку. Яна была нарыхтавана і адпраўлена на поўнач сябрамі і членамі гэтага клюбу з мэтай, каб, калі гэта магчыма, дасягнуць полюса.

Робэрт Піры.

У другой запісцы капітан Піры напісаў, што паводле сваіх назіраньняў, ён дасягнуў паўночнага канца зямной восі. Гэтую вобласьць ён абвяшчае ўладаньнем Паўпочна-Амэрыканскіх штатаў. У пашану гэтага ён на полюсе паставіў амэрыканскі сьцяг.

Піры заставаўся на полюсе 30 гадзін. Ён зрабіў яшчэ некалькі азначэньняў шыраты і 7 красавіка ў 4 гадзіны папоўдні адправіўся назад.

Уперадзе ляжала даўгая дарога: 800 кілёмэтраў па лёдзе. Лёд часта трэскаўся, разыходзіўся, утвараў шматлікія палонкі і працокі. Заваявальніку полюса міжвольна прыходзіла ў галаву думка:

«Полюс дасягнуты! Але ці пашанцуе добра вярнуцца назад, каб расказаць аб сваім адкрыцьці?»

Аднак шчасьце спрыяла Піры, ён без асаблівых здарэньняў вярнуўся назад.

У ліпені 1909 г. «Рузвэльт» вызваліўся ад ледзянога палону, пакінуўшы мыс Шэрыдан і накіраваўся на поўдзень. 21 верасьня судно дасягнула гавані невялікага гарадка Сіднэя ў паўночнай Амэрыцы.

Колькі разоў варочаўся Піры ў гэты маленькі гарадок пасьля сваіх няўдалых спробаў.

Але на гэты раз побач з іншымі сьцягамі на галоўнай мачце «Рузвэльта» разьвяваўся новы сьцяг, які яшчэ ніколі не зьяўляўся ні ў аднэй гавані сьвету.

Гэта быў сьцяг П а ў н о ч н а г а П о л ю с а.

Вялікая географічная задача, якая патрабавала столькі ахвяр і патуг, была вырашана. Таемнасьць, якая акутвала паўночны полюс, цяпер была зьнята.

Піры працаваў для гэтага 23 гады, з іх 18 гадоў ён правёў паміж лёду на поўначы. Толькі 5 гадоў ён быў дома, але і там увесь час быў заняты падрыхтоўкай да змаганьня за полюс.

ЧАСТКА ТРЭЦЯЯ

I

Першая руская экспэдыцыя на паўночны полюс

Зусім уранку 14 жніўня 1912 г. у Архангельскім порце было надзвычайнае ажыўленьне. На Набережнай таўпіліся тысячы народу. Трашчэў апарат кінэматографа, бегалі фотографы. Яны здымалі невялікае судно, якое стаяла каля прыстані. На борце судна быў відзен надпіс: «Мучальнік Фока».

«Фока» было старое кіталоўнае судно, якое нічым асабліва не вызначалася, але на яго была зьвернута ўвага таму, што яно адпраўлялася на паўночны полюс.

Гэта была першая руская экспэдыцыя на полюс.

Начальнікам экспэдыцыі быў малады лейтэнант Сядоў. Ён аддаваў апошнія загады. Хутка пад моцныя крыкі «ура» «Фока» пакінуў Архангельск.

Экспэдыцыя складалася з 22-х чалавек. Начальнік гэтай экспэдыцыі Г. А. Сядоў—сын беднага рыбака— з юнацкіх гадоў марыў аб плаваньні ў полярных морах. Ён рабіў на працягу некалькіх гадоў дасьледваньні сібірскага ўзьбярэжжа і задумаў організаваць першую рускую экспэдыцыю на паўночны полюс.

Аднак морскае міністэрства не дало Сядову ні судна, ні сродкаў для гэтай справы.

Тады лейтэнант ухітрыўся ўгаварыць некалькіх капіталістаў, каб яны для нарыхтаваньня экспэдыцыі на поўнач далі яму сродкі. Капіталісты згадзіліся.

У жніўні ісьці на полюс было ўжо позна. Але Сядоў рашыў перазімаваць на Зямлі Франца Іосіфа, а ў раньнюю весну, калі лёд яшчэ на полюсе стаіць нярухома, адправіцца туды на лыжах і на сабаках.

З самага пачатку экспэдыцыю Сядова сустрэлі няўдачы. Яшчэ ў Белым моры судно было захоплена моцнай навальніцай, якая прымусіла яго прастаяць у аднэй бухце Кольскага паўвострава.

19 жніўня судно зноў вышла ў мора, але ўжо 22 жніўня яно зноў трапіла ў навальніцу каля берагу Новай Зямлі. З вялікімі

цяжкасьцямі яно 25 жніўня дайшло да Матачкіна Шара, а 28 спынілася ў Крастовай Губе.

У Крастовай Губе ёсьць невялікі пасёлак. Тут Сядоў пакінуў 5 хворых чалавек і зрабіў некаторыя запасы харчоў.

30 жніўня, разьвітаўшыся з апошнім чалавечым паселішчам, экспэдыцыя накіравалася на поўнач.

Адзін за адным адкрываліся казачныя малюнкі. Справа ад іх чарнелі высокія горы Новай Зямлі. Іх верхавіны ўжо былі ўкрыты сьнегам. То там, то сям з гор спускаліся да мора мёртвыя рэкі блакітных ледавікоў. Непарушная цішыня панавала з правага боку. Затое з левага і проста стагнаў бурлівы акіян. Вялізарныя хвалі білі ў борты невялікага судна. Яны быццам не хацелі пусьціць судно на поўнач на таемны полюс.

2 верасьня судно сустрэў плывучы лёд. Карабель сьмела ўвайшоў у лёдавае поле. Ён упарта трымаў кірунак на поўнач. Кожны дзень лёд рабіўся гусьцей. На моры зьнікалі чайкі, цюлені. Навакол была надзвычайная цішыня. Толькі часам ільдзіны за бартом глуха стукаліся аб судно і з ціхім шорахам напаўзалі адна на адну. Карабель плаваў сярод лёду некалькі дзён. Потым Сядоў быў прымушаны павярнуць яго назад. З вялікай цяжкасьцю дасягнула судно паўвострава Панкрацьцева. Тут Сядоў быў прымушаны спыніцца на зімаваньне сярод лёду.

Надыходзіла полярная ноч. Уперадзе чакала 100 дзён бясконцай ночы, траскучых марозаў і завірух. Сядоў загадаў, каб пацяплілі судно. Палубу засыпалі пластом зямлі. У каютах паставілі чыгунныя печы.

Марозы мацнелі. Сонца даўно схавалася. Навакол рабілася ўсё цямней. Полярная ноч. Цёмная, асьветленая толькі бляскам далёкіх зор, акутала змрокам судно з экіпажам у 17 чалавек.

Сядоў і яго спадарожнікі праводзілі час за паляваньнем, рабілі навуковыя назіраньні. За работай няпрыкметна мінавала і зіма.

У лютым паказалася сонца. Усе аджылі. Распачаліся экскурсіі на Новую Зямлю і на суседнія астравы. У пачатку красавіка пайшоў дождж. Прыляцелі першыя чайкі. Сядоў пачаў рыхтавацца плысьці далей на поўнач, але 1 мая пайшоў моцны дождж, распачалася мяцеліца і вярнуліся халады. Градусьнік часта паказваў каля 15° ніжэй нуля.

Настаў чэрвень, але лёд навакол судна і не ^кратаўся. Мінуў ліпень, а судно, як і раней было ў лёдавым палоне. Ува ўсіх была адна думка.

«Няўжо прыдзецца правесьці сярод лёду другую зіму.

Надышоў жнівень. Надзея на ратунак зьнікла. Зноў набліжалася зіма. Але раптам нечаканая радасьць. 20 жніўня вахценны раптам закрычаў:

— Лёд ломіцца!

Усе выбеглі на палубу. З-за бліжэйшага мыса чуўся гул, які быў падобны да далёкага грукату грому. Гул узмацняўся, набалі-

жаўся. Ён абкружыў карабель. З усіх бакоў на беласьнежным лёдавым полі паказаліся цёмныя шчыліны.

Лёд важка закалыхаўся. Шчыліны пашырыліся, і ў бухце хутка ўтварыўся шырокі канал...

Сядоў загадаў разьвесьці пару. Увечары судно вырвалася з бухты і пайшло па каналу на поўнач да Зямлі Франца-Іосіфа. Усе рыхтаваліся зімаваць каля мыса Флёры, там дзе Фрэдэрык Джэксон жыў тры гады.

Але праз некалькі дзён лёд на моры пагусьцеў. Плысьці сярод яго было вельмі цяжка, ды і апал канчаўся. А да мыса Флоры было яшчэ ня менш як 200 клм.

Таварышы гаварылі Сядову, што немагчыма плысьці далей. Але Сядоў не згаджаўся з імі.

— Нам патрэбна Зямля Франца-Іосіфа. На мысе Флёры Макараў пакінуў вугаль. Калі апалу ня хопіць будзем паліць судно. Што-ж рабіць? Ісьці назад, калі мы прайшлі самую цяжэйшую палову—гэта злачынства...

Праз некалькі дзён упрадзе на поўначы, у тумане паказаліся абрысы Зямлі Франца-Іосіфа.

1 верасьня судно з цяжкасьцю дабралося да мыса Флёры. Ніхто яшчэ не прыставаў да гэтых далёкіх берагоў у такі позьні час. На астравох была ўжо зіма. Горы апрануліся сьнегавым пакрывам. Але кучка экіпажа «Фокі» з радасьцю думала высадзіцца на гэтую абледзянелую зямлю. Яна была першай ступеньню па дарозе на поўнач. Тут Сядоў думаў знайсьці апал і харчы, што пакінулі іншыя падарожнікі.

Мыс Флёра на Зямлі Франца-Іосіфа—гэта «культурны» куток палярнага сьвету. Тут жылі і працавалі ангельскія дасьледчыкі Лей-Сьміт і Джэксон, амэрыканцы Вэльман, Балдуін і Фіала. Пасьля іх засталіся іх хаціны.

У гэтых напалову раскіданых хацінах Сядоў і яго спадарожнікі і думалі правесьці зіму.

Але падарожнікаў чакала расчараваньне. Каменны вугаль, які злажыў тут у 1901 г. Макараў, быў спалены напэўна экспэдыцыяй Фіала. Трэба было зімаваць без апалу.

Зіма прайшла ў цяжкіх умовах. Экіпаж цярпеў ад холаду. Распачалася цынга. У Сядова распухлі ногі, зьявілася дыхавіца, санлівасьць і слабасьць.

Не глядзячы аднак на сваю хваробу, Сядоў рашыў ісьці на полюс у лютым, як толькі пакажацца сонца.

2 лютага з двума матросамі на трох нартах, у якія былі запражаны 20 сабак, ён адправіўся на полюс. Усе члены экспэдыцыі ўгаварвалі Сядова пакінуць свае рашэньне, таму што можна загадзя ўгадаць, што будзе няўдача. Да полюса было больш за 1.000 клм.. і прайсьці гэтую адлегласьць без дапаможных складаў і з малымі запасамі харчоў было вельмі цяжка.

Але Сядоў быў упарты, хоць ён можа ў душы і думаў, што ідзе на верную пагібель.

Па дарозе на полюс Сядову стала яшчэ горш, сілы зьнікалі. На другі тыдзень дарогі ён ужо ня мог ісьці. Спадарожнікі прасілі вярнуцца назад, але Сядоў не згаджаўся.

Ён баяўся, што яго спадарожнікі самавольна павярнуць на поўдзень, і таму, лежачы на нартах, ён увесь час трымаў у руках компас і сачыў за кірункам.

Урэшце яны дасягнулі 81° 40' поўначнай шырыні. Тут паміж лёду, у пратоцы, якая аддзяляе Зямлю Франца-Іосіфа ад вострава Рудольфа, яны сустрэлі вялікую проламку. Далей ісьці на поўнач было нельга.

Тым часам Сядоў ужо быў бяз памяці. Ён задыхаўся, але калі ачуньваў, скардзіўся на страшэнную боль. Ён бачыў, што сьмерць ужо блізка.

Яго спадарожнікі—матросы Ліньнік і Пустошны,—каб хаця крыху палегчыць пакуты начальніка і сагрэць яго халадзеючае цела, бязупынна трымалі каля грудзей паміраючага запаленую газьніцу. 20 лютага 1914 г. Сядоў сканаў. Ліньнік і Пустошны рашылі прывезьці яго цела на месца, дзе зімавала судно, і хутка павярнулі назад.

Дзякуючы цемры і дрэннаму надвор'ю яны часта зьбіваліся з дарогі. Лютыя завірухі часта прымушалі іх спыняцца сярод лёдавай пустыні.

Змораныя і хворыя, матросы рашылі павярнуць да месца, дзе зімавала італьянская экспэдыцыя ў 1899 г. Там яны спадзяваліся знайсьці запасы харчоў і газы. Аднак сілы ў абодвых зьнікалі, і хутка ў аднаго з іх пайшла з горла кроў.

Везьці далей цела Сядова яны ўжо ня мелі сіл. На беразе вострава Рудольфа яны з вялікай цяжкасьцю выкапалі яму і ў ёй пахавалі цела Сядова. Потым кінулі лішнія сані, усе прыпасы, і на сабаках, якія засталіся, паехалі туды, дзе зімавала іх судно.

6 красавіка Ліньнік і Пустошны з чорнымі амарожанымі тварамі, змардаваныя і хворыя, дасягнулі бухты, дзе зімавалі іх таварышы. Яны расказалі таварышом сумную аповесьць пра сваё вандраваньне.

Калі настала лета і як толькі трэснуў лёд і даў магчымасьць судну выбрацца з бухты, удзельнікі экспэдыцыі, якія засталіся жывымі накіраваліся на поўдзень. Для апалу паравых катлоў яны разабралі на судне надпалубныя борты, сярэднюю палубу, і спалілі ўсе запасныя мачты. Але гэтага апалу хапіла не на доўга.

На дарозе яны займаліся паляваньем на маржоў і палілі паравыя катлы маржовым салам.

9 ліпеня 1914 г. судно паволі прабіралася на поўдзень. Раптам вахцённы крыкнуў:

«Чалавек на беразе!»

Чалавек на беразе таксама ўбачыў судно. Ён хутка сеў у маленькі каяк і ўзмахваючы вяслом паплыў да карабля.

Калі каяк пад'ехаў блізка пад карабель, усхваляваныя галасы з борту закрычалі:

— Хто вы? Хто вы?...

— Я—штурман парахода «Сьв. Ганна». Я прышоў з 83° паўночнай шырыні. Са мною адзін чалавек. Чатыры засталіся на мысе Гранта... Мы ішлі па плывучым лёдзе... Прашу дапамогі...

II

Трагедыя экіпажу парахода „Анна“

Чалавек, якога сустрэў «Фока», быў штурманам з парахода «Ганна». Ён быў амаль адзіным удзельнікам экспэдыцыі Брусілава. Брусілаў адправіўся на параходзе «Ганна» ў палярныя моры ўлетку 1912 г. Ён думаў прайсьці паўночна-морскім шляхам уздоўж берагоў Сібіру ва Ўладзівасток.

Хутка пасьля таго, як Брусілаў прайшоў Карскае мора праз Карскія вароты, «Ганну» захапіў лёд. Ён зацягнуў параход на паўночны захад. Рух цягнуўся ўвесь 1912 і 1913 г. у кірунку проста на полюс.

На шырыні паўднёвых астравоў зямлі Франца-Іосіфа плынь зьмянілася. Лёд разам з параходам панесла на захад.

Экіпаж «Ганны» складаўся з 24 чалавек: капітана і начальніка экспэдыцыі Брусілава, штурмана Альбанава, 15 матросаў, 2 машыністаў, 2 качагараў, кухара і аднаго веставога.

«Ганна» прабыла ў лёдавым палоне амаль два гады. За гэты час яна зрабілася плывучым шпіталем. Ва ўсіх быў нэрвовы ўзьняты настрой.

У студзені 1914 г. Альбанаў папрасіў Брусілава, каб той даў яму матэрыял для пабудовы каяка і саней. Штурман захацеў пайсьці з парахода па лёдзе на Зямлю Франца-Іосіфа. Брусілаў дазволіў яму ўзяць матэрыял.

Альбанаў разьлічваў дайсьці на Зямлю на Франца-Іосіфа праз плывучы лёд. Ён ведаў аб існаваньні хаціны Джэксона на мысе Флёра і думаў, што знойдзе там харчы. З мыса Флёра штурман думаў прайсьці да насельных мясцовасьцяй Шпіцбэргена ці на Новую Зямлю.

Тым часам на параходзе былі вельмі цяжкія ўмовы. Харчы канчаліся і ўперадзе ня было надзеі.

Усе бачылі як рыхтаваўся Альбанаў і шмат хто задумаўся над сваім становішчам. Частка каманды папрасіла ў Брусілава дазволу таксама пакінуць судно. Брусілаў дазволіў. З ім на судне засталося толькі 9 чалавек.

Урэшце да красавіка ўсё было падрыхтавана да падарожжа на поўдзень. Тыя, што адыходзілі бралі з сабой 7 каякоў, пастаў-

леных на сані (нарты), 14 пар лыжаў, 1 палатку, 13 маліц, 2 вінтоўкі і 2 паляўнічыя стрэльбы. Для гатаваньня харчоў узялі 6 кілё бэнзыну і 8 кілё цюленявай тлустасьці. Харчоў, галоўным чынам жытніх сухароў, узялі 600 кілё з разьлiку на два месяцы дарогі.

10 красавіка група Альбанава разьвіталася з таварышамі, якія засталіся на «Ганьне», запрэглася ў натры і накіравалася на поўдзень.

Абледзянелая «Ганна» хутка схавалася за таросамі.

Але на другі-ж дзень распачалася завіруха. Ісьці было нельга. Пасьля мяцеліцы сапсавалася дарога. Палазы саней глыбока лезьлі ў пухкі сьнег. За дзень праходзілі ня больш як 4-5 *клм.* За 10 дзён яны прайшлі ня больш 40 *клм*, і так стаміліся, што трое рашылі вярнуцца на «Ганну». Сярод лёдавай пустыні засталося 11 чалавек.

Набліжалася вясна. У поўдзень моцна грэла сонца. Сьнег вельмі блішчэў пад сонцам, і ад сьлепячага сьвятла ва ўсіх сталі балець вочы. Ахоўваючых акуляраў у падарожнікаў ня было і яны ішлі ўперад з паўзачыненымі вачыма.

Вельмі цяжкі быў шлях Альбанава і яго спадарожнікаў. Паверхня лёду была няроўная. Сані з каякамі часта траплялі ў шчыліны. На дарозе таксама ня рэдка сустракаліся палонкі, якія прыходзілася пераплываць на лодках або абыходзіць.

Праз два месяцы падарожнікі дайшлі да паўночных астравоў Зямлі Франца-Іосіфа. У часе дарогі экспэдыцыя страціла аднаго чалавека, які пайшоў на выведку і не вярнуўся.

Хутка памёр яшчэ адзін чалавек. Потым загінуў бяз весткі атрад у 5 чалавек, пасланы Альбанавым на выведкі. З Альбанавым засталося толькі чатыры чалавекі. На двух каякох спадарожнікі накіраваліся па моры да мысу Флёра. Хутка каякі былі разлучаны. Альбанаў з матросам Кандратам засталіся удваіх сярод акіяна.

11 ліпеня Альбанаў і Кандрат дасягнулі вострава Нордсбрук, дзе знаходзіцца мыс Флёра. Пасьля доўгіх пошукаў яны адшукалі хаціну Джэксона. Каля хаціны знайшлі скрынкі з сухарамі і галетамі. У другім месцы знайшлі банкі з мяснымі консэрвамі.

Хутка абодвы змораныя спадарожнікі распалілі ў хаціне печ, пачалі рыхтаваць абед і сушыць сваё мокрае адзеньне. Усе нягоды трохмесячнай дарогі былі забыты. Спакой ахапіў абодвых. Толькі думка пра лёс сваіх таварышоў-спадарожнікаў, якія заставаліся ў палярнай пустыні, пасяляла сумны настрой.

Далей ісьці было нельга. Уперадзе было адкрытае мора. На лёгкіх каякох было рызыкоўна пускацца да Шпіцбэргена або да Новай Зямлі. Таму Альбанаў і Кандрат рашылі перазімаваць на мысе Флёра. Яны мелі надзею, што на будучае лета сюды зойдзе якое-небудзь судно. Галодная сьмерць цяпер іх не палохала.

Харчоў хапала. Апроч таго яны знайшлі вінтоўкі, порах, кулі і шрот і маглі хадзіць на паляваньне.

Пад вечар 2 ліпеня Альбанаў пасьля хатняй работы выйшаў на бераг і стаў глядзець на мора. Надвор'е было цёплае і ціхае. Над морам павісьлі туманы. Як і заўсёды міма вострава плыў лёд, а на ім ляжалі маржы.

Раптам Альбанаў аслупянеў. Ён добра ўбачыў на моры судно. Корпус яго ледзь чарнеўся праз туман. Ён быццам здань, бяз гуку плыў міма.

— Алесь,—крыкнуў Альбанаў Кандрату, які быў у хаціне,— судно на моры!

Кандрат хутка выскачыў з хаціны. Тады Альбанаў моўчкі паказаў яму рукой на мора. У моры ледзь-ледзь быў відаць невялікі карабель.

Кандрат кінуўся ў хаціну, потым хутка выбег адтуль з вінтоўкай і пачаў страляць у напрамку да карабля. Але з судна не адказвалі. Туман стаў яшчэ гусьцей. Хутка цень караблю схавалася.

Альбанаў кінуўся да лодкі і паплыў да карабля. Там заўважылі яго. Альбанаў радасна махаў шапкай, крычаў, і хутка ўжо быў на судне.

Карабель стаў на якар. Матросы хутка перавезьлі з берагу Кандрата. Абодва «робінзоны» зьмянілі адзеньне і праз гадзіну сядзелі за сталом і елі сапраўдны хлеб, пілі чай з малаком.

Раней чым пакінуць мыс Флёры, судно прайшло ўздоўж берагу да мыса Гранта. З парахода стралялі, глядзелі ў біноклі, але нідзе ня было відаць і адзнакі жывых людзей. Спадарожнікі Альбанава бясьсьледна зьніклі. З 11 чалавек, якія пайшлі з «Ганны» толькі двое—сам Альбанаў і матрос Кандрат не загінулі ў лёдавай пустыні. Іншыя загінулі—прычым некаторыя загінулі зусім у двух кроках ад таго месца, дзе яны маглі-б знайсьці харч і цёплае памяшканьне і дзе-б іх магло ўзяць судно.

Таксама бясьсьледна зьніклі і 13 чалавек разам з Брусілавым, якія засталіся на «Ганьне». Якая была іх сьмерць? Што здарылася з самым караблём? Ніхто да гэтага часу ня ведае і наўрад ці хто калі-небудзь і даведаецца. Палярнае мора ўмее хаваць свае тайны.

III

Загінуўшая экспэдыцыя

Так, суровая поўнач і Ледавітае мора ўмеюць хаваць свае тайны...

Не адна экспэдыцыя, якая хацела раскрыць гэтыя тайны, бясьсьледна зьнікла ў лёдавых прасторах.

Многа адважных дасьледчыкаў, і вучоных загінулі на поўначы. Яны не вярнуліся з лёдавай пустыні.

Адным з такіх вучоных падарожнікаў, які ахвяраваў сваё жыцьцё за навуку, зьяўляецца Русанаў, малады вучоны геолёг, дасьледчык полярнай поўначы.

Русанаў быў няўтомным полярным дасьледчыкам. Яшчэ калі ён быў студэнтам, ён у 1908 г. з двума французамі і двума самаедамі адправіўся на Новую Зямлю. Пешкам, а часткай і на сабаках Русанаў перасек яе ўпоперак. У падарожным абутку, па вельмі цяжкай дарозе, па калені ў сьцюдзёнай вадзе, Русанаў адзін дайшоў да паўднёва-ўсходняга берагу Новай Зямлі. Яго спадарожнікі французы і самаеды не маглі ісьці за ім і адсталі ад яго.

У 1910 г. Русанаў зноў накіраваўся на Новую Зямлю. На невялічкім судне («Дзьмітры Салунскі») ён абышоў з поўначы Новую Зямлю і выказаў думку, што плаваньне з Эўропы да берагоў Сібіры і на Далёкі Усход лягчэй і ня так небясьпечна міма паўночных берагоў Новай Зямлі, чым праз карскія вароты або Югорскі Шар.

Каб давесьці гэта, Русанаў увесну 1912 г. нарыхтаваў экспэдыцыю. Для гэтай мэты ён купіў кітабойнае судно «Гэркулес», узяў з сабой на паўтары гады харчоў, патрэбную колькасьць стрэльбаў і апалу.

У склад экспэдыцыі ўваходзілі: маладая француженка, жанчына-доктар Жульета Жан—жонка Русанава і яго бліжэйшая памоцніца па навуковых работах, заолёг Сватош, інжынэр Самайловіч, капітан Кучын, гідрогеограф, удзельнік экспэдыцыі Амундсэна на «Фраме» да паўднёвага полюса, штурман Бялоў, археолёг Быкоўскі, студэнт-політэхнік Сямёнаў і 5 матросаў.

У чэрвені 1912 г. Русанаў на «Гэркулесе» накіраваўся да Шпіцбэргена, каб дасьледваць залежы вугалю.

Працаваць на Шпіцбэргене прыхозілася ў надзвычайна цяжкіх умовах. В. А. Русанаў з двума матросамі высадзіўся ў бухце Міхаэліс і пайшоў пешкам у Бельгунд. Трэба было ісьці праз ледавікі. Ішлі па мокрым сьнезе. Узьбіраліся на лёдавыя кручы. Спалі на сьнезе. Яны эканомілі апал і харчаваліся халоднымі закускамі.

На чацьверты дзень Русанаў і яго спадарожнікі дабраліся да Стурфіорда. Там яны знайшлі пустую нарвэскую хаціну і ў ёй крыху дроў. Далей бераг быў пакрыты непраходным лёдам, які павіс над морам. У шмат якіх месцах яны паўзьлі па лёдзе і кожную хвіліну рызыкавалі скаціцца ў мора.

Пераходзячы праз лёдавае поле, укрытае шчылінамі, Русанаў праваліўся ў адну глыбокую шчыліну каля 100 мэтраў. Толькі выпадкова ён не забіўся таму, што трапіў у мяккі сьнег.

Калі яны скончылі вугальныя выведкі на Шпіцбэргене, Русанаў паслаў з данясеньнем двух членаў экспэдыцыі Самайловіча і Сватоша ў Пецярбург. Сам ён са сваімі спадарожнікамі накі-

раваўся на паўночны ўсход—да мысу Жаданьня, што на Новай Зямлі. Адтэтуль ён думаў перасячы ўсё Карскае мора і прайсьці да Бэрынгавай пратокі.

18 жніўся 1912 г. Русанаў пакінуў у самаедзкім стойбішчы «Матачкін Шар» на Новай Зямлі такі ліст-тэлеграму:

«Поўдзень Шпіцбэргена. Востраў Надзеі. Абкружаны лёдам. Займаліся гідрографіяй. Штормам аднесены ў паўднёвы бок ад Матачкінага Шара. Іду да паўночна-заходняга краю Новай Зямлі. Адтуль на ўсход. Калі загіне судно, накіруюся да бліжэйшых астравоў, Уединение, Нова-Сібірскіх і Врангеля. Запасаў на год. Усе здаровы».

Русанаў.

І гэта былі першыя і апошнія зьвесткі аб экспэдыцыі. Да гэтага часу ня знойдзена ніякіх сьлядоў няшчасных спадарожнікаў. Усе 11 чалавек разам з судном загінулі бяз вестак у Ледавітым моры. Што здарылася з судном Русанава? Ці яно пацярпела аварыю, ці было зацёрта лёдам? Якая была сьмерць Русанава, яго жонкі і 9-ці спадарожнікаў? Ці яны загінулі на борце свайго судна ці высадзіліся на лёд і памерлі з голаду і холаду на дарозе да якога-небудзь вострава?

Усе гэтыя пытаньні застаюцца і напэўна застануцца без адказу.

На пошукі Русанава і яго спадарожнікаў пасылалі судно «Экліпс». Судно хадзіла пад камандай вядомага полярнага нарвэскага мараплаўца Отто Свэрдрупа. Але Свэрдруп не знайшоў нават сьлядоў Русанаўскай экспэдыцыі.

IV

Экспэдыцыя ледаколаў „Таймыр“ і „Вайгач“ на поўнач.

У той час калі В. А. Русанаў хацеў прайсьці паўночна-ўсходнім шляхам ад Шпіцбэргена да Бэрынгавай пратокі ў кірунку з захаду на ўсход, другі рускі мараплаўца, капітан Вількіцкі, захацеў прайсьці з усходу на захад.

Вількіцкі пад сваім загадам меў два ледаколы «Таймыр» і «Вайгач». Пачынаючы з 1910 г. на гэтых лёдаколах кожны год рабіліся дасьледваньні ўзьбярэжжа Сібіры.

У 1912 г. Вількіцкі хацеў прайсьці ад узьбярэжжа ўсходняга Сібіру праз Карскае мора ў Барэнцава і на Мурман. Аднак лёд перашкодзіў яму выканаць свой плян.

У 1913 г. Вількіцкі паўтарыў сваю спробу. Хоць і ў гэты раз яму не пашанцавала прабіцца праз лёдавыя палі Карскага мора, але затое ў Ледавітым моры ён адкрыў 2 новыя астравы на поўнач ад мыса Чэлюскіна (Паўночная Зямля і Малы Таймыр).

У 1914 г. Вількіцкі яшчэ раз пробаваў прайсьці паўночна-ўсходнім шляхам ад берагоў Сібіры ў Эўропу. Але ў гэты раз ён быў

прымушаны зазімаваць сярод лёду Карскага мора. Толькі ўлетку 1915 г. «Таймыр» і «Вайгач» разам з «Эклінсам», які шукаў экспэдыцыю Русанава прайшлі Карскае мора. 3 верасьня, пасьля 14-ці месячнага прабыцьця ў Ледавітым моры, «Таймыр» і «Вайгач» прышлі ў Архангельск. Вількіцкі зьяўляецца другім пасьля Нордэншыльда мараплаўцам, які прайшоў паўночна-ўсходнім праходам. Пасьля яго ў 1919-20 г. гэтым праходам прайшоў Амундсэн.

V

Экспэдыцыя Амундсэна на караблі „Мод"

Роальд Амундсэн 14-га сьнежня 1911 г. адкрыў паўднёвы полюс. У 1912 г. ён зьвярнуўся ў Эўропу і хутка пачаў складаць плян экспэдыцыі на паўночны полюс.

Амундсэн задумаў паўтарыць спробу Нансэна на караблі «Фрам»—перасячы з усходу на захад Полярнае Ледавітае мора. Па яго разьліках гэтае плаваньне павінна было працягнуцца каля пяці гадоў. Сваёй галоўнай мэтай экспэдыцыя паставіла зрабіць назіраньні над магнітнымі і мэтэаролёгічнымі зьявамі на поўначы.

Амундсэн рашыў пабудаваць новае судно па тыпу «Фрама». Гэтае судно зрабілі на вэрфях Хрыстыяніі. У 1918 г. судно было гатова. Амундсэн даў яму назву «Мод». Судно мела 36 мэтраў ў даўжыню і 12 мэтраў ў шырыню.

24 чэрвеня 1918 г. Амундсэн накіраваўся з Хрыстыяніі на ўсход. Ён прайшоў у Югорскі Шар, узяў з сабой рускага радыё-тэлеграфіста Алонкіна і накіраваўся потым да вострава Дыксона. Адтуль Амундсэн хацеў прабрацца да Бэрынгавай пратокі.

Плян Амундсэна быў такі: прайсьці да Бэрынгавай пратокі і адтуль падняцца як мага больш на поўнач і, дасягнуўшы палярнага лёду, пачаць дрэйфаваць разам з ім. Па яго разьліках полярная плынь павінна была правесьці судно праз паўночны полюс.

Аднак, у 1918 г. Амундсэну не пашанцавала дасягнуць Бэрынгавай пратокі. Лёд зацёр судно каля мыса Чэлюскіна, на паўвостраве «Таймыр». Толькі 12 верасьня 1919 г. судно вырвалася з лёдавага палону і паплыло на ўсход.

Аднак судно ня доўга плавала. Яно дайшло да Чаўнскай губы і тут зноў сустрэла непраходны лёд. Экспэдыцыя прымушана была спыніцца каля берагоў Сібіру на другую зіму.

Улетку 1920 г., як толькі мора вызвалілася ад лёду, Амундсэн накіраваўся далей, але недахоп апалу і харчоў хутка прымусіў судно зайсьці ў порт Нома на Алясцы. Тут высьвятлілася, што карабель патрабуе капітальнага рэмонту. Амундсэну прышлося на нявызначаны час адкласьці свае плаваньне на полюс.

Так скончылася першая спроба Амундсэна прабіцца на паўночны полюс. У гэтую экспэдыцыю ён страціў двух сваіх спадарож-

нікаў, якія загінулі ў ледзяных пустынях поўначы. Гэта былі маладыя супрацоўнікі экспэдыцыі—Кнутсэн і Тэсэм.

У 1919 г. Амундсэн адправіў гэтых супрацоўнікаў з поштай з месца сваёй зімоўкі каля мыса Чэлюскіна. Кнутсэн і Тэсэм павінны былі дайсьці ўзьбярэжжам Ледавітага мора да радыё-станцыі вострава Дыксона. Але яны не дайшлі...

У 1921 г. савецкі ўрад нарыхтаваў першую пошукавую партыю пад кіраўніцтвам Н. А. Бегічова, які добра ведаў ўзьбярэжжа Ледавітага мора.

Па дарозе да мыса Чэлюскіна Бегічоў знайшоў запіску Кнутсэна і Тэсэма. У ёй яны пісалі, што склады харчоў, зробленыя Свэрдрупам у 1915 годзе аказаліся зьнішчанымі. Кнутсэн і Тэсэм таксама пісалі, што ў іх засталося харчоў на 12 дзён і што яны ідуць да вострава Дыксона.

Бегічоў павярнуў назад і, ідучы ўзьбярэжжам каля мыса Прыметнага знайшоў спаленае цела аднаго з норвэжцаў.

Напэўна адзін з іх захварэў у дарозе і памёр. Таварыш яго ня меў магчымасьці выкапаць магілу і спаліў яго цела на агні з плаўніка. Сам-жа ён пашоў далей адзін. Сьлядоў яго Бегічаў не знайшоў.

Толькі ўлетку 1922 г. экспэдыцыя геолёга Н. Н. Урванцова, які рабіў геолёгічныя дасьледваньні па рацэ Пясіне, пашанцавала знайсьці на беразе мора раскіданую пошту Амундсэна. Яшчэ далей, недалёка ад самага вострава Дыксона, на беразе быў знойдзены шкілет чалавека без канцоў рук і ступней. Напэўна іх ад'елі пясцы.

Шкілет ляжаў тварам да зямлі.

Па думцы Урванцова загінуўшы спадарожнік Амундсэна, падыходзячы ўжо амаль да мэты (г. зн. да вострава Дыксона) і спускаючыся да пратокі па абледзянелым адхоне берагу, пасьлізнуўся і ўпаў. Але падняцца ў яго ня было ўжо сіл, і няшчасны памёр у такім становішчы.

Судзячы па росьце—гэта быў Тэсэм.

VI

Другая спроба Амундсэна дасягнуць паўночнага полюса

Тры гады цяжкага ўпартага змаганьня з палярным лёдам, з небясьпекай і сьмерцю не прывялі Амундсэна да тэй мэты, якую ён вызначыў. Паўночны полюс, як і раней, быў акутаны тайнай. Але Амундсэн не хацеў прызнаць сябе пераможаным.

Улетку 1922 г. ён вышаў на судне «Мод» зноў на поўнач.

У гэты раз ён крыху зьмяніў свой плян. Ён рашыў плысьці на полюс не ад Бэрынгавай пратокі, а ад мысу Бароў, самага паўночнага канца Аляскі. Але і на гэты раз дасьледчыка чакала няўдача. Судно зацёр лед у затоцы Коцэбу. Амундсэн прымушаны быў спы-

ніцца на зімоўку ў бухце Вейнрахт, у 100 морскіх мілях на паўднёвы захад ад мыса Бароў.

Амундсэн, выпраўляючыся ў гэтую экспэдыцыю ў 1922 годзе, рашыў папробваць новы сродак, каб дасягнуць паўночнага полюса—аэроплян. На судно ён узяў два аэропляны—«Юнкерс» і «Кертыс». Калі «Мод» спыніўся на зімоўку, Амундсэн з лётнікам Омдалем высадзіліся на бераг з адным аэропляном. Адгэтуль яны думалі ляцець на полюс і агледзіць пры палёце недасьледваныя вобласьці Ледавітага мора.

Бурнае надвор'е доўга затрымлівала іх атлёт. Толькі ўвесну 1923 г. Амундсэн зрабіў пробны палёт, але не пашанцавала яму і тут. У аэропляне памялася ўся ніжняя частка. Стальную птушку прышлося кінуць.

Другі аэроплян таксама разьбіўся.

Вельмі змучаным варочаўся Амундсэн у 1923 г. ў Злучаныя Штаты. Ён вёз з сабою толькі разьбіты аэроплян, разьбітыя надзеі—і ні капейкі грошай...

Але Амундсэн і на гэты раз яшчэ марыў пабыць на полюсе.

Ён старанна пачаў шукаць грошай на нарыхтаваньне экспэдыцыі на полюс. Ён сьпяшаўся. Яму было ўжо пяцьдзесят гадоў, а ў «пяцьдзесят гадоў,—казаў Амундсэн,—лічыш кароткія гады і месяцы, якія засталіся для работы, пакуль кроў яшчэ кіпіць і сэрца рвецца ўперад... Хутка вось стукне пяцьдзесят пяць гадоў, а гэта рубежны ўзрост для палярных дасьледчыкаў...»

Амундсэн пачаў чытаць платныя лекцыі ў Амэрыцы аб сваім падарожжы. Лекцыі праходзілі з посьпехам, але сабраць капітал у сто пяцьдзесят тысяч рублёў такім чынам было немагчыма.

Расчараваны, сядзеў аднойчы Амундсэн у гасьцініцы і вылічаў, калі ён здолее сабраць капітал на арганізацыю экспэдыцыі. Вынікі атрымаліся ня вельмі прыемныя. Выходзіла, што патрэбныя грошы ён можа сабраць калі яму будзе 110 гадоў.

Раптам зазваніў тэлефон.

— Вы капітан Амундсэн?

— Так, гэта я.

— Добра. Я Лінкольн Эльсворт. Я хацеў-бы дапамагчы вам у вашай справе.

Эльсворт быў буйны багацей Амэрыкі. Пасьля сустрэчы ён запрапанаваў Амундсэну восемдзесят пяц тысяч доляраў (каля 170 тыс. рублёў). Пасьля гэтага Амундсэн пачаў арганізаваць экспэдыцыю.

Сваім бліжэйшым супрацоўнікам ён запрасіў лейтэнанта нарвэскага флёту Эльмэра Рысэр Лярсэна. Лярсэн быў марак, лётнік і авіятар. Ён быў аднолькава знаёмы і з морам і з паветрам, а таму як нельга больш падыходзіў да ролі памочніка Амундсэна. Другімі бліжэйшымі супрацоўнікамі яго былі лётнікі Лейф Дытрыхсон і Оскар Омдаль. Омдаль ужо ў 1923 г. лётаў разам з Амундсэнам.

Для палёту Амундсэн выбраў двухматорны гідроаэроплян сыстэмы «Дорнье-Валь». Корпус гэтага гідропляну меў падабенства да лодкі, якая можа добра рухацца на вадзе, а таксама і на лёдавай і сьнегавай паверхні. Амундсэн заказаў два такія гідропляны. На іх ён рашыў ляцець на полюс з боку Шпіцбэргена.

У маі 1925 г. гідропляны былі ўжо на Шпіцбэргене.

На 21 мая Амундсэн прызначыў час палёту. На гэты раз надвор'е спрыяла Амундсэну. Было ціха і ясна. Ляцець меліся а чацьвертай гадзіне папоўдні.

На першы гідроплян селі пілот Рысэр Лярсэн, Амундсэн і мэханік Фойхт. На другі гідроплян селі пілот Дытрыхсэн, назіральнік Эльсворт і мэханік Омдаль.

Усе шасьцёра былі апрануты ў спэцыяльнае полярнае адзеньне: тоўстую шарсьцяную бялізну, а зьверху футравае адзеньне. На нагах былі шарсьцяныя шкарпэткі, валёнкі, а на валёнкі нацягнуты вялізарныя скураныя боты. Гэты абутак Амундсэн выпрабаваў у ранейшых полярных экспэдыцыях.

Наступае рашучы момант. Моторы праверапы. Амундсэн загадвае, каб абедзьве машыны трымаліся разам.

А пятай гадзіне 10 мінут Амундсэн даў знак ляцець.

Штуршок... Гідроплян зрываецца з месца і бяжыць у кірунку да Фіорду...

«Ці ўдасца пілёту ўзьняць вельмі перагружаную машыну ў паветра»? Вось агульная думка. На самалёце 3.000 кіло грузу, а самая большая нагрузка машыны—2.600 кілё.

Усе з вялікім напружаньнем чакаюць... Пропэлер гідропляну круціцца з шалёнай хуткасьцю... Тысяча восемсот абаротаў... Дзьве тысячы... Гідроплян бяжыць па лёдзе Фіорда... Хуткасьць узрастае,—і раптам рэзкім штуршком Лярсэн уздымае машыну ў паветра...

Цяпер чарга за другім апаратам. Дытрыхсэн загадвае пусьціць моторы. Другі гідроплян уздымаецца ў паветра і ляціць усьлед за першым.

Дзьве сталёвыя птушкі накіраваліся на поўнач. Праз некальki мінут абодвы гідропляны зьніклі ў чырвонаватай імгле. Яны хутка праляцелі над астравамі Шпіцбэргена. Адзін за другім гэтыя астравы адыходзяць назад і хаваюцца ў тумане. Вось Магдаліна-бэй... Далей Дацкі востраў, а на ім рэшткі пабудовы нешчасьлівага Андрэ.

Праз гадзіну гідропляны былі над Амстэрдамскім вострававам. Уперадзе расьцілалася адкрытае мора з белымі плямамі плывучага лёду.

Нечакана лётнікі трапілі ў густы туман. Лярсэн узяў руль вышыні і гідроплян узьняўся над туманам. У тумане вырысоўваўся поўны адбітак гідропляна, які быў акружаны вьзяньнем усіх колераў. Усе заглядзеліся на гэтую надзвычайна прыгожую зьяву.

Праз восем гадзін ад пачатку палёту Амундсэн пачаў думаць пра спуск.

Гідропляны дасягнулі ўжо 88° паўночнай шырыні. Да полюса заста́лося ўсяго толькі 220 *клм.* Вельмі хацелася ляцець на полюс. Але палову запаса бэнзыну ўжо спалілі. А наперадзі—зваротны шлях, і тут могуць здарыцца розныя няпрыемнасьці. Пры такіх умовах ляцець далей небясьпечна.

Амундсэн загадаў спускацца. Аднак спусьціцца на мора, якое ўкрыта лёдам небясьпечна. У некалькі хвілін лёд можа сьціснуцца і расьціснуць гідроплян як арэх.

Рысэр Лярсэн ужо аглядваў вялікую палонку, куды можна было-б без небясьпекі спусьціцца. Раптам задні матор пачаў даваць перабоі. Дрэнная справа! Адзін пярэдні матор ня можна ўтрымаць вельмі перагружаную машыну.

Трэба было спускацца, думаць ня было часу. На сэкунду гідроплян нібы задумаўся, а потым плаўна апусьціўся на ваду, якая была ўкрыта дробным лёдам. Некалькі хвілін ён з шалёнаю хуткасьцю імчаўся па моры, разганяючы ільдзіны. Урэшце машына спынілася ўсяго толькі за некалькі крокаў ад высокай ільдзіны, аб якую яна магла-б зусім разьбіцца.

Усе выскачылі на лёд. Машына цэлая, пасажыры жывыя і не параненыя. Амундсэн, ня трацячы часу, загадаў зацягнуць на сухое месца гідроплян, бо інакш ён мог прымёрзнуць і тады нямінучая пагібель паграджала-б усёй экспэдыцыі.

Але як утрох выцягнуць на лёд машыну, якая важыла каля 5 тон.

Пробвалі ўсімі сіламі павярнуць гідроплян у другі бок, але лёд прыставаў і перашкаджаў рабоце. Колькі ні стараліся, а прышлося кінуць. Не дапамагла і вялізарная сіла Рысэра Лярсэна.

У гэты час яны азначылі географічнае палажэньне месца. Вышла, што яны знаходзяцца на 87°43′ паўночнай шырыні і 10°20′ заходняй даўжыні. Значыць вецер аднёс машыну на захад у часе туману.

Разгрузілі машыну на ўсялякі выпадак, калі з ёй здарыцца крушэньне. Сталі шукаць у лёдзе другі гідроплян. Але колькі не глядзелі ў біноклі з таросаў, машыны ня было відаць.

Тады рашылі адпачыць і паесьці. Было 8 гадзін раніцы. Разьмясьціліся ў аддзяленьнях гідропляну, а ў самай вялікай часьці машыны зрабілі сталовую. Некалькі маленькіх бэнзынавых гарэлак хутка нагрэлі памяшканьне. Яны не даюць полымя, а толькі цяплыню і таму ад іх ня можа здарыцца пажару.

А 10 гадзіне раніцы зноў пачалі работу. Цяпер рашылі зьнесьці тарос і выцягнуць машыну на лёд, не варочаючы яе.

Але гэтая работа была надзвычайна цяжкая. Цяжкіх жалезных прылад ня было. У работу пайшлі фінскія нажы, даўгі нож Амундсэна, якар і дзьве драўляныя лапаткі. Спачатку, пакуль напрактыкаваліся, работа пасоўвалася вельмі павольна, але людзі

ўклалі ў яе ўсю сваю вялізарную волю і напружанасьць. І лёдавую гару перамаглі. Потым навучыліся гэтыя горы зносіць надзвычайна хутка.

У часе работы яны часта аглядвалі масцовасьць, шукаючы, дзе сеў другі гідроплян. Але навокал была пустыня і ніводнага гуку.

На другі дзень рашылі падрыхтавацца да паходу на Зямлю Гранта, на выпадак, калі лёд расьціснье апарат. Паёк адразу скарацілі да 300 грам у дзень. Гэта адразу адбілася і на рабоце і на здароўі. Але трэба было захоўваць асьцярожнасьць. Галодная сьмерць—самы горшы вораг.

23 мая заўважылі другі гідроплян. І з гэтага часу пачалася сувязь з Дытрыхсэнам. Ён паведаміў сыгналамі, што ў яго цяжка машына, але спусьціўся ён удала і мае надзею вызваліцца.

25 мая выцягнулі частку машыны на лёд. Цяпер ёй не пагражала адразу пагібель, але становішча засталося небясьпечным. Было ясна відаць, што яны ўтраіх ня справяцца з гэтай вельмі цяжкай задачай, каб падрыхтаваць пляцоўку для ўздыму. Адрываць-жа таварышоў ад другога гідроплява Амундсэн не хацеў.

Але яны вельмі былі рады, калі а 3 гадзіне дня 26 мая ўбачылі, што таварышы з другога гідропляну ўзялі вялікія пакункі і пайшлі да іх. За гэты час лёд значна зблізіўся. Раней адзін гідроплян ад аднаго селі на адлегласьці 8 *клм.*, а цяпер яны былі ўжо ў 2 *клм.* адзін ад аднаго. Але тут таварышоў з другой машыны і чакала вялікае няшчасьце. Перад імі была невялікая палаеа вады з краямі, якія былі зацягнуты тонкім лёдам. Людзі ішлі па гэтым лёдзе, а Рысэр Лярсэн сеў у брэзэнтавую лодку, каб перавесьці таварышоў праз гэтую ваду.

Раптам пачуўся страшэнны крык, а за ім яшчэ адзін і другі. За торосамі ня было відаць, што здарылася. Але бязумоўна нехта тапіўся.

Гэта Дытрыхсэн са сваім пакункам у 40 кілё праваліўся пад лёд. Ён уваліўся па горла ў ваду і моцна закрычаў. Омдаль ішоў уперадзе, аглянуўся на крык і таксама апынуўся ў вадзе са сваім пакункам. Абодвы яшчэ барахталіся ў вадзе, чапляючыся за край лёду, але плынь, вады падцягвала іх пад лёд. Лыжы ім пашанцавала скінуць з ног, таму, што яны былі прывязаны да пятак. Ратавальныя паясы падтрымлівалі іх на вадзе. Але вызваліць рукі, каб зьняць пакункі было немагчыма, а з пакункамі вылезьці на лёд без дапамогі нельга было і думаць.

Але тут падасьпеў Эльсворт. Ён падпоўз і падаў лыжу Дытрыхсэну. Пры яе дапамозе Дытрыхсэп дабраўся да цьвёрдага лёду, скінуў з сябе мяшок, потым вылез і сам.

Потым яны абодвы кінуліся да Омдаля, які ўжо аслабеў і ледзь трымаўся. Пашанцавала перарэзаць раменьні ў мяшку, зьняць пакункі і выцягнуць яго на лёд. Омдаль ужо ня мог стаяць на нагах.

Цяжка апісаць радасьць Амундсэна, калі ўсе ўтраіх зьявіліся перад ім жывымі і цэлымі. Ім далі выпіць чыстага сьпірту, зьмянілі

бялізну, далі гарачага шакаладу, і халодная ванна скончылася добра.

Другі гідроплян прышлося кінуць у лёдзе таму, што сапсаваўся мотор і яго нельга было паправіць. Апроч таго лодка напоўнілася вадой, і яе немагчыма было адкачаць.

Цяпер, калі ўсе былі разам, работа пайшла спарней. Са сьпевамі, сьмехам і жартамі выцягнулі машыну зусім на лёд і перавезьлі на вялікую ільдзіну, якая здавалася асабліва моцнаю. Скапалі некалькі таросаў і засыпалі сьнегам дзьве шчыліны па два мэтры ў шырыню.

Тым часам лёд сышоўся настолькі, што да другой машыны было ня больш як кілёмэтр. Рашылі перанесьці дзьве бочкі бэнзыну і харчы, якія засталіся ў машыне. Гэтую работу прышлося выканаць з вялікімі цяжкасьцямі.

Узьнікла пытаньне куды ляцець, назад ці ўперад? Да полюса засталося ня больш гадзіны палёту, але што там рабіць? Зьнізіцца для назіраньняў было рызыкоўна. Ці знойдзецца там роўная пляцоўка, каб узьняцца? Пасьля абгаварэньня рашылі варочацца назад. На другі дзень падрыхтаваліся к палёту. Малады лёд быў досыць моцны. Напярэдадні яго выраўнялі, зьбілі ільдзіны, якія стаялі ўмёрзлыя, шчыліны засыпалі сьнегам, зрабілі спад з боку ільдзіны на малады лёд.

Пасьля поўдня нагрэлі моторы і пусьціліся спачатку па глыбокім сьнезе на старой ільдзіне. Чатыры чалавекі дапамагалі матросам цягнуць самалёт. Гэта была катаржная работа. Да таго-ж сьвежы лёд ня вытрымаў, машына ламала і крышыла яго.

Калі дасягнулі канца сьцежкі ў 500 мэтраў, павярнулі машыну і хацелі ўздымацца на пракладзеным сьледзе. Але раптам туман накрыў усю мясцовасьць як коўдрай. Прышлося пайсьці спаць. На варце пакінулі мэханіка Фойхта.

Фойхт увесь час вазіў па вадзе гідроплян узад і ўперад, каб ён ня прымёрз да лёду. Іншыя ўсе заснулі. Але не прайшла і гадзіна, як пачаўся страшэнны крык Рысэр Лярсэна:

— Вылазьце усе! Лёд зьмярзаецца!

Усе хутка апрануліся, выскачылі з кабін, і ўбачылі, што праход зачыніўся і машына была ў ціскох. Навакол усё трашчэла і ламалася. Ціск на самалёт быў вельмі моцны і здавалася, што пагібель яго нямінучая.

Рысэр Лярсэн бегаў на лёдзе, як разьюшаны тыгр і ламаў яго сваім цяжарам. Омдаль схапіў цяжкі штатыў ад кіно-апарата і біў ім лёд. Астатнія кінуліся варочаць машыну, каб вызваліць бакі ад ціску лёду. На ўсялякі выпадак з машыны выцягнулі на лёд усе харчы і іншыя рэчы.

Але перамога засталася за людзьмі, хоць яны і перажылі вельмі многа страху. Хутка ўсе крыху адпачылі, а потым пачалі рабіць новую пляцоўку ў кірунку да таго месца, дзе стаяла паміж лёду другая машына. Прапрацавалі вельмі многа, і ўжо рабілі спробу,

каб узьняцца, але зноў нічога ня выйшла, лёд ламаўся на ўсёй дарозе.

Тады зрабілі спробу, каб узьняцца з адкрытай палонкі, якая мела 400 мэтраў удаўжыню. Але і гэта спроба была няўдалай.

Прышлося прадоўжыць шлях да 700 мэтраў. А для гэтага прышлося зрабіць новую дарогу ў маладым лёдзе на 300 мэтраў. Працавалі цэлы дзень з двух гадзін раніцы. Увечары згусьціўся туман. Потым лёд пачаў рухацца, а ўночы ўсё навакол сьвістала і завывала. На гідроплян зноў палез лёд. Зноў машыну баранілі чым папала. Дытрыхсэн узброіўся алюміневай штангай у 4 *м* даўжынёй. Омдаль прапаваў цяжкім штатывам, а Рысэр Лярсэн сваімі вялікімі і цяжкамі нагамі. Усю ноч вялося адчайнае змаганьне. І перамога зноў засталася за людзьмі.

Але палонка зышлся, сьцежка была сапсавана. Стары лёд з вялізарным таросам да 10 мэтраў увышыню зусім блізка падышоў пад гідроплян.

Рашылі зноў пашукаць надзейную старую ільдзіну з пляцоўкай для ўздыму. Рысэр Лярсэн з Омдалем пайшлі на выведку і хутка знайшлі добрае поле, якое мела 500 мэтраў даўжыні. Здаволеныя і вясёлыя вярнуліся назад яны са сьпевамі.

Але дарога да ільдзіны была доўгая і вельмі цяжкая. Гідроплян трэба было правесьці праз новы лёд і высеч пакаты ўздым да старога лёду. Потым зьнесьці на дарозе два вялізарныя таросы, засыпаць шчыліну, якая была тры мэтры шырынёй. Праз 20 мэтраў ішла зноў шчыліна, а па краёх два таросы ў 6 мэтраў шырынёй з гурбамі сьнегу.

Уранку 6 чэрвеня распачалі гэтую вялізарную работу. Распачалі яе са сьпевамі і жартамі, Амундсэн прызнаецца, што ня раз становішча яму здавалася безнадзейным.

— Слаўныя, слаўныя хлопцы,—гаварыў ён. Яны ніколі ня скардзіліся, але са сьмехам, жартамі і сьпевамі браліся за самую безнадзейную справу.

У 7 гадзін увечары яны стомленыя вярнуліся з работы і страшна спалохаліся, калі ўбачылі гідроплян. Стары лёд насядаў на яго, і вялізарны тарос быў у некалькіх мэтрах ад гідропляна. Хутчэй зноў за работу. З надзвычайнымі патугамі, якія былі выкліканы страхам страціць дарагую машыну, пашанцавала павярнуць яе на 180° і падцягнуць ад вялізарнага таросу. На другі дзень гэтая лёдавая гара стаяла акурат на тым месцы, дзе быў гідроплян. Зразумела, што гэтая гара расьціснула-б машыну.

Але гідроплян ужо быў далёка. Яго пашанцавала перацягнуць да першых таросаў, потым прайшлі да другіх таросаў і ўрэшце яго перацягнулі на вялікую ільдзіну.

Аднак іспыты толькі пачаліся. 8 чэрвеня, як і напярэдадні, была адліга. Увесь час ішоў мокры сьнег. Сьнег на старой ільдзіне ляжаў амаль у мэтр таўшчынёй. У гэтым мокрым сьнезе прышлося варочаць машыну, але як яе павярнуць? На сьнезе не павернеш,

а трэба дакапацца да цьвёрдага лёду. Пачалася цяжкая праца. Пайкі былі скарочаны да 250 *грам*. Людзі выбіліся з сіл і пахудалі.

Аднак пракапалі круглую пляцоўку з дыямэтрам у 15 мэтраў. Але машына ня рухалася. Яе рэбры, што на дне, урэзваліся ў лёд і перашкаджалі яе круціць. Што рабіць?—паўстала пытаньне.

Здагадаліся падсунуць лыжу. Але, каб падсунуць лыжу трэба ўзьняць 4,5 тоны. І вось пяць чалавек напружыліся і паднялі хвост. Падсунулі лыжу і пакруцілі машыну. Потым выраўнялі пляцоўкі зрабілі спробу і кінулі. У рабоце правялі амаль без перапынку з 4-х гадзін раніцы да 4-х гадзін раніцы наступнага дня.

У гэты дзень ляжаў густы туман і ішоў мокры сьнег. Стомленыя людзі адпачывалі ўвесь дзень. Рысэр Лярсэн адшукаў новую пляцоўку для ўздыму. На другі дзень са сьвежымі сіламі пачалі яе падрыхтоўваць.

Трэба было ачысьціць ад мокрага сьнегу сьцежку ў 500 мэтраў у даўжыню і 12 мэтраў у шырыню і каля мэтра ў глыбіню, а сьнег адкідаць далей на 6 мэтраў у бакі. Задача была не пад сілу. Аднак усе актыўна пачалі работу. Прапрацавалі цэлы дзень і страшэнна стаміліся. Толькі асілкі-вялікаиы працавалі сваімі вялікімі лапаткамі з аднольнавым посьпехам. Урэшце Омдаль унёс прапанову: замест таго, каб капаць сьнег лапатамі, утоптваць яго нагаім.

Ён паказаў месца, якое ён утоптваў. Месца было цьвёрдае. Усе з ім згадзіліся.

Пасьля поўдня пачалі ўтоптваць дарожку з вялікай старанасьцю. Пры першым-жа марозе павінен атрымацца досыць моцны наст (абледзянелы сьнег), які вытрымае цяжар гідропляну.

14 чэрвеня скончылі работу. Пробвалі ўздымацца два разы і абодвы разы няўдала. Сьнег быў яшчэ ня вельмі цьвёрды, і цяжкая машына лезла глыбока ў яго. Рашылі выкінуць частку рэчаў. І ўрэшце ўранку 15 чэрвеня яны ўзьняліся на паветра. Усе лёгка ўздыхнулі. Скончыліся ўсе іспыты, цяжкія нечалавечыя патугі, каб узьняцца. Яны ляцаць да зямлі. Праз 8 гадзін ногі іх ступяць на бераг. А раптам няшчасьце? Што будзе, калі адзін мотор сапсуецца? А магчыма і горшае: машына сапсуецца, і прыйдзецца пешкам ісьці да зямлі. Тады сьмерць, таму што ўсё неабходнае для дарогі яны пакінулі на санях. Ляцелі ў тумане. Але праз гадзіну надвор'е выпагадзілася.

На 72° паўночнай шырыні зноў пачаўся туман. Пробвалі ляцець ніжэй яго, над самымі таросамі. Але потым прышлося ўзьняцца над туманом. А калі туман разышоўся, яны ўбачылі высокую горную верхавіну.

Гэта быў Свальбард.

Зьвярнулі крыху на захад у адкрытае мора, таму што выявілася, што рулі гідропляна пачынаюць няслухацца. Праз 10 імнут рулявыя правады ў гідропляне заела і прышлося спушчацца. Мора вельмі хвалявалася. Хвалі прабягалі праз гідроплян.

Рысэр Лярсэн быў у адкрытай кабінцы і вельмі змок. Але ён спакойна вёў машыну між хвалямі.

Праз гадзіну пасьля спуску яны ўвайшлі ў бухту, дзе і прыеталі да берагавога лёду. Усе вышлі на бераг і з радасьцю прывіталі зямлю. Усе скакалі на каменьнях, як дзеці. А потым пачалі на беразе рыхтаваць вячэру.

— Глядзеце, судно,— раптам закрычаў Рысэр Лярсэн.

Усе ўбачылі далёка невялікае рыбацкае судно, якое хутка імчалася, не заўважваючы гідропляна.

У адзін момант усе селі на машыну і яна памчалася за судном. Праз некалькі мінут яны дагналі судно і на ім прыехалі ў Кінгсбэй.

Съмелая справа палёту на полюс скончылася. Да полюса не дайшлі толькі 150 кілёмэтраў, але гэта было першае далёкае палярнае падарожжа па паветры, якое добра скончылася.

У Норвэгіі Амундсэна і яго таварышоў сустракалі з вялікай урачыстасьцю, і вось тут сярод грому прывітаньняў і авацый, няўтомны дасьледчык Амундсэн ужо абдумваў новы плян палёту на паўночны полюс. Цяпер ён на полюс хацеў ляцець ужо на дырыжаблі.

Экспэдыцыя Амундсэна на гідроплянах паказала, што самалёты дрэнна прыстасаваны для палётаў у палярнай вобласьці. На іх вельмі небясьпечна спускацца на лед і амаль немагчыма ўздымацца. Апроч таго, яны бяруць вельмі нязначны запас бэнзыну і на іх нельга рабіць доўгія палёты з навуковай мэтай.

Для гэтай мэты больш падыходзіць вялікі дырыжабль. Дырыжабль можа браць большую колькасьць бэнзыну, і ляцець на ім куды лепш. З гэтай мэтай Амундсэн пачаў зьбіраць сродкі на дырыжабль.

VII

Палёт Амундсэна на дырыжаблі „Норвэгія“

Калі Амундсэн пачаў распрацоўваць плян новага паходу на полюс, яго сябр Лінкольн Эльсворт выказаў жаданьне зноў дапамагчы Амундсэну. На гэты раз Лінкольн Эльсворт даў на экспэдыцыю неабмежаваныя сродкі.

Амундсэн паехаў і Італію, каб заказаць спэцыяльны дырыжабль для палёту на полюс. Дырэктар завода, дзе будаваліся дырыжаблі, палкоўнік Нобіле адказаў, што дырыжабль можна пабудаваць за два гады. Для Амундсэна гэты тэрмін быў надта вялікі. Ён хацеў ляцець на полюс як найхутчэй.

Тады Нобіле параіў яму ўмовіцца з італьянскім урадам адносна ўступкі морскага дырыжабля №1. Гэты дырыжабль па сваёй канструкцыі найбольш падыходзіў да палёту на поўнач. Амундсэн праз норвэскі аэро-клюб дамогся ўступкі гэтага дырыжабля. Італьянскі ўрад згадзіўся даць Амундсэну дырыжабль, але з адной умовай.

што галоўным пілётам дырыжабля будзе яго конструктар Умбэрто Нобіле. Амундсэн згадзіўся.

Пачалі падрыхтоўваць дырыжабль. Гэта быў вялізарны паветраны карабель паўцьвёрдага тыпу. Ён меў тры моторы па 260 сіл кожны. Яны давалі хуткасьць да 115 *клм у гадзіну*. Агульная ёмкасьць яго была 18.500 мэтраў. Важыў дырыжабль 13.400 *кгр*. Апроч таго, мог уздымаць больш як 10.000 кілёграм грузу.

Амандсэн даў гэтаму караблю назву «Норвэгія» паводле імя сваёй дзяржавы.

Калі ўсё было падрыхтавана, «Норвэгія» зрабіла некалькі пробных палётаў. На морскім параходзе такі вялікі карабель было нельга везьці, а таму Нобіле рашыў ляцець з Рыма да Кінгс-Бэя па паветры. Гэты шлях меў 7.600 *клм*. На дарозе «Норвэгія» чатыры разы спынялася

Увогуле палёт быў зроблен даволі добра, толькі крыху паблудзілі ў тумане каля фінскай затокі і вытрымалі моцную навальніцу між Ладаскім і Анескім вазёрамі. Але карабель вытрымаў гэтую моцную навальніцу.

Нобіле быў вельмі здаволены, што яго карабель вышаў цэлым з навальніцы. Ён быў цяпер зусім упэўнены, што дырыжабль праляціць праз Ледавіты акіян.

І ўрэшце 7-га мая а 6 гадз. раніцы «Норвэгія» прыляцела ў Кінгс-Бэй. Там для яе быў зроблены вялікі ангар і прычальная мачта. Карабель увайшоў у ангар.

Тут пачалася падрыхтоўка да палёту на полюс. Мэтэоролёгі казалі, што будзе спрыючае надвор'е.

11 мая прызначылі час адлёту.

«Норвэгію» вывелі з ангара і трымалі за канаты. Пачулася команда Нобіле:

— Пушчай!

Канаты пусьцілі. Карабель лёгка і плаўна ўзьняўся высока ўверх. Пачалі працаваць два моторы і дырыжабль паляцеў спачатку ўздоўж бухты, а потым прама на поўнач з хуткасьцю 80 *клм*. у гадзіну.

Дзякуючы халоднаму надвор'ю газ у балёнах сьціскаецца, і таму можна было ўпусьціць больш вадароду. Гэта значна павялічыла ўздымную сілу карабля.

Спачатку «Норвэгія» ляцела над адкрытым морам з рэдкім лёдам. Потым дасягнулі кромкі лёду, які блішчэў на сонцы. Зьявіўся туман. Але паўночна-ўсходні вецер паступова разагнаў яго. Зноў зазьзяла сонца і асьвятляла бясконцы лёд.

У 2 гадзіны дня дасягнулі 82,5° паўночнай шырыні. Па радыё справілі кірунак курсу. Усюды, як вокам кінуць, быў відзён адзін непраходны лёд з таросамі, шчылінамі, палонкамі, у якіх бачылі вялікую рыбу. Сустрэлі некалькіх белых мядзьведзяў.

У 6 гадзін 40 мінут левы матор спынілі і пусьцілі запасны правы. У левым маторы зрабілі папраўку. Аказалася, што ў ім сапсавалася

труба, якая праводзіла бэнзын. У яе трапіла вада і замерзла. Праз гадзіну мотор направілі і зноў пусьцілі ў рух.

Увесь час палёту працавалі два моторы, а адзін быў у рэзэрвє. Задні мотор ні разу не паламаўся. Левы папраўлялі некалькі разоў.

З 10 гадзін вечара «Норвэгія» папала ў паласу густога туману. Як ватай туман зацягнуў весь горызонт і перашкаджаўназіраць над ільдзінамі. Да полюса было ўжо недалёка. Узьняліся вышэй над туманам і ляцелі на вышыні каля 1000 мэтраў.

Каля першай гадзіны ночы 12-мая туман разышоўся і ўсе абрадваліся, што ўбачаць полюс. Рысэр Лярсэн прырыхтаваў сэктант, стаў на калена і назіраў за вышынёй сонца. Калі адбітак сонца і пузырок штучнага горызонту сталі побач, ён устаў і сказаў:

— Вось мы і прыляцелі!

Хутка скінулі сьцягі. Спачатку Амундсэн скінуў норвэскі шаўковы сьцяг. Сьцяг ўваткнуўся ў лёд. Палатно распасьцёрлася і заблішчэла на сонцы. Амундсэн зьвярнуўся да свайго таварыша Выстынга, які быў з ім разам на паўднёвым полюсе, і моцна паціснуў яму руку.

Рэдкае шчасьце выпала ім абодвым пабыць на двух пунктах зямной кулі, якіх раней нельга было дасягнуць.

Каманда горача вітала гэрояў.

Разам з норвэскім сьцягам Эльсворт скінуў амэрыканскі сьцяг, за ім Нобіле скінуў італьянскі.

Гэта быў цікавы момант.

Была гадзіна і 25 мінут. Дырыжабль зрабіў круг над полюсам на вышыні 200 мэтраў. Лёд быў моцна паколаты і было відаць многа дробных ільдзін. Лёд значна розьніўся ад таго лёду, над якім ляцелі раней.

Да полюса ляцелі па мэрыдыяне, які праходзіць праз Кінгсбэй. Авіятар Рысэр Лярсэн вёў «Норвэгію» ўвесь час проста на поўнач. Увесь час ён быў заняты назіраньнем над дрэйфам і хуткасьцю.

Ад полюса паляцелі на мыс Бароў. Ляцець стала цяжэй, магнітны компас выявіў значныя хістаньні. Сонца часта хавалася ў тумане. Да таго-ж адчувалася вялікая стомленасьць і ўсе хацелі спаць. Перад адлётам каманда многа працавала і не магла адпачыць. Некаторыя пробвалі заснуць, але перашкаджаў холад, шум мотораў, было цесна і бязупынна рухалася каманда.

Надвор'е значна сапсавалася. Неба зацягвалася хмарамі, але сонца часта прарывалася праз хмары і сьвяціла на лёдавую раўніну, над якой ляцела «Норвэгія».

Гэта была вялізарная, недасьледваная яшчэ вобласьць, дзе ніколі яшчэ ня быў ніводны карабель. Тут, паводле паданьняў эскімосаў і чукчаў, павінна быць вялікая зямля Гарыса ці зямля Саньнікава. Але дарма Амундсэн глядзеў у надзеі ўбачыць зямлю. Навакол быў лёд.

Але вось і шчылін больш ня відаць. Адзін суцэльны лёд, і ні каплі вады. «Норвэгія» ляціць над самым лёдавым сэрцам Арктыкі.

Навакол адны лёдавыя крыгі, як раскіданы вялізарны лёдавы горад.

Гэта полюс лёду, лёдавае сэрца ўсёй Арктыкі! Сьмерць таму, хто апыніцца на гэтым лёдавым прасторы. На ім ня відаць ніякага жыцьця, няма ні птушкі, ні зьвяроў.

«Норвэгія» ляцела ўсё ўперад.

У 8 гадзін 30 мінут раніцы «Норвэгія» увайшла ў паласу туману і з невялікімі перапынкамі ляцела ў тумане да 6 гадзін вечара. Вялізарная плошча лёду ня была дасьледвана. Магчыма, што на гэтым шляху маглі быць невялікія астравы, якія туман не дазволіў назіраць. Але Вялікай Зямлі ня было. Гэта быў заўважаны лёд, які віднеўся ў тыя моманты, калі вецер прарываў туман.

Туман ня толькі перашкаджаў бачыць. Галоўная небясьпека была ад абледзяненьня. Пры тэмпэратуры, якая крыху ніжэй пункта замярзаньня, ахаладжаныя кропелькі вады з туману ці дажджоў асядаюць на частках дырыжабля і ператвараюцца ў пласт гладкага лёду. Слой лёду ў 1 *мм* таўшчыні павялічваў цяжар больш як на тону і пагражаў панізіць дырыжабль да зямлі. Апроч таго лёд адкладаўся больш сьпераду і выклікаў парушэньне роўнавагі дырыжабля.

Лёд стаў зьяўляцца на дырыжаблі на 85,5° паўночнай шырыні. Лёд у кароткі час пакрыў надворныя мэталёвыя часткі, сьценкі гандол і менш за ўсё абалонку. Папробвалі ўзьняцца на вышыню 800 мэтраў, але там таксама быў туман і лёд адкладаўся на дырыжаблі мацней. Асьцярожна спусьціліся ўніз да 200 мэтраў. Тут як быццам лёд адкладаўся менш, але потым абледзяненьне ўзмацнілася, тады зноў узьняліся ў гару. Цяпер пашанцавала ўзьняцца над туманам і лёд амаль ужо не адкладваўся на дырыжаблі. Дзякуючы гэтым уздымам і апусканьням ня здарылася катастрофы.

Так ляцелі над туманам да 74° паўночнай шырыні. Неба было чыстае. Да 80° паўночнай шырыні дзьмуў спрыяючы вецер. Потым моцны паўднёва-ўсходні вецер значна затрымаў хуткасьць палёту.

На 74° паўночнай шырыні «Норвэгія» зноў увайшла ў паласу туману і не магла ўжо ўзьняцца над ім. З гэтага моманту пачалі зьяўляцца сур'ёзныя небясьпекі, якія пагражалі крушэньнем. Ледзяныя сасулькі зьвешваліся з гондол і пераходаў. Усе канаты і сталёвыя адцяжкі пакрыліся таўстым пластом лёду. Кавалкі лёду адрываліся ад іх і ляцелі ўніз. Частка кавалкаў трапляла ў пропэлеры і з вялікай сілай адкідаліся ў бакі, як кулі. Такімі кулямі абалонка была прабіта ў розных мясцох. Яе прыходзілася ўвесь час зашываць. Рабілася страшна, каб не прабіла балёнаў з газам. Для гэтага часам зьмяншалі ход, і сіла ўдараў лёду паслаблялася. Нобіле прадугледзіў гэтую небясьпеку і паставіў больш таўстую абалонку балёнаў каля пропэлера.

А тут яшчэ здарылася новая бяда—спынілася сувязь па радыё. Радыёпрыемнік быў пастаўлен вялікай чуласьці. Ён мог адгукацца

на хвалі даўжынёй ад 300 да 25000 мэтраў. З гэтай прычыны нават на Алясцы зусім лёгка чыталіся памсдамленьні са станцыі Ставангер. За тэлеграмамі з «Норвэгіі» сачыла адно норвэскае судно за 2500 кілёмэтраў.

Калі «Норвэгія» трапіла ў туман, антэна з алюміневага дроту і процівага пакрыліся пластом лёду таўшчынёй больш за палец. Адпраўка і прыём сыгналаў спыніліся. Антэну ўцягнулі ў гондолу і абсёклы лёд, але яна зноў хутка пакрылася лёдам. Лёд адкладаўся і па паветраной трубе генэратара. Ён перашкаджаў хуткасьці кручэньня. Уся машына трэслася так моцна, што генэратар і прыводы маглі разьляцецца ў кавалкі. Калі-ж вызваліліся ад гэтай бяды, прымальнікі ўжо былі папсаваны.

Спыніліся сыгналы для азначэньня курсу, замерз сонечны компас і ператварыўся ў кавалак лёду. Заставаліся толькі магнітны компас і карта кірунку ветру, складзеная Мальмгрэмам. Гэтая карта і дапамагла ў тумане ляцець далей.

А становішча экіпажу яшчэ пагаршалася. Густыя хмары пакрылі неба, узмацніўся вецер. «Норвэгію» кідала ўверх і ў бакі. Пайшоў мокры сьнег і лёд стаў нарастаць хутчэй. Дырыжабль ужо ня мог узьняцца над воблакамі, каб уцячы ад сьнегу. Яго гнала да зямлі.

Міжвольна ў кіраўнікоў узьнікае думка аб высадцы на лёд і падарожжы пешкам да берагу. Але ці пашанцуе дайсьці? Увесь вялізарны прастор пад імі ўласны крыгамі лёду. Вялікія вазёры з даўгімі каналамі і шчылінамі, усё гэта знаёма па ранейшых падарожжах. Зьнізіліся на 150 мэтраў і ляцелі над воблакамі. Надвор'е значна палепшылася. Палепшыўся і настрой. Рэдка паказвалася сонца, але пашанцавала адзначыць даўжыню месца. Яно было крыху на захад ад мысу Бароў.

Але ці далёка да зямлі, ніхто ня ведаў. А ўсім так хацелася найхутчэй убачыць жаданы бераг, дзе чакаў іх ратунак.

Дырыжабль мчаўся над лёдам ужо менш густым, з вялізарнымі палонкамі і каналамі. Вось ужо блізка беражок лёду, і ўперадзе адчыняецца чысты акіян. «Норвэгія» ляціць над вадой. Ляціць гадзіну і другую, а зямлі ня відаць.

У 6 гадзін 45 мінут раніцы 13 мая Рысэр Лярсэн заўважыў у бінокль цёмную палоску з белымі лапічкамі і моцна сказаў:

— Зямля, зямля з бакборту!

Радасная вестка разьнеслася па гондолах. Усе напружана глядзелі на чорную палоску і радасна ўсьміхаліся.

— Гэта была вялікая мінута!—гаворыць Амундсэн.—Пералёт быў скончаны і мэта дасягнута.

Праз 40 мінут, перамагаючы моцны ўсходні вецер, «Норвэгія» парышла да берагу і панеслася ўздоўж яго на паўднёвы захад. Хутка Амундсэн заўважыў знаёмыя месцы, дзе ён раней зімаваў. Паказалася паселішча эскімосаў. Жыхары пачулі шум матораў, выбеглі на вуліцу, махалі, крычалі і лезьлі вон са скуры. Далей па-

казалася і хатка Амундсэна, якую ён пабудаваў з Омдалем. У гэтай хатцы ён прабыў амаль год.

Надвор'е вельмі сапсавалася. Зноў насунуўся туман, узьняўся моцны вецер з поўначы. Туман ляжаў вельмі нізка над зямлёй і карабель таксама ляцеў так нізка, што ўсе баяліся ,каб ён не зачапіўся за лёд. Узьняліся ўгару па-на туман. Тут згубілі зямлю, але потым ў разрыве туману заўважылі, што «Норвэгія» ляціць у гарыстую частку Аляскі. Ляцець у тумане сярод гор было небясьпечна і таму крута павярнулі да мора і вылецелі да сібірскага берагу Бэрынгавай пратокі. Туман зноў згусьціўся, тады павярнулі зноў да берагоў Аляскі. Калі а 10 гадзіне ўвечары Нобіле рашыў узьняцца вышэй туману, каб вылічыць палажэньне месца. Але гэта ледзь не загубіла карабель.

Узьнімаючыся ўгару, «Норвэгія» трапіла ў паласу цёплай плыні паветра. Газ хутка пашырыўся і пагражаў узарваць абалонку ці абярнуць карабель.

— Усе на нос!—закрычаў Нобіле па ангельску. Але змучаная каманда вяла выконвала загад.

— А пруа!—зароў страшным голасам па сваёй мове звар'яцелы капітан. Усе кінуліся на нос і нахілілі яго ўніз. Мотыры запрацавалі на поўны ход, і небясьпека мінавала. Калі ўзьняліся над туманам, сонца стаяла нізка і цень гондолы перашкаджала яго назіраць. Рысэр Лярсэн палез па абалонцы дырыжаблю наверх з прыладамі і адзначыў вышыню сонца.

Дзякуючы яго патугам, пашанцавала азначыць, што «Норвэгія» знаходзіцца на паўночным беразе затокі Коцэбу. Спусьціліся зноў уніз і паляцелі на вышыні 100 мэтраў.

Хутка перахапілі сыгналы з нейкай станцыі, але нельга было выклікаць яе. Радыст растлумачыў гэта тым, што ляцелі вельмі нізка ў мясцовасьці, якая перасечана гарамі. Антэна была блізка каля зямлі і частка энэргіі напэўна ішла ў зямлю, не дасягнуўшы станцыі.

Хутка спазналі Зьмяіную раку. Цяпер дарога была знойдзена. Але моцны паўночна-ўсходны вецер перайшоў у сапраўдны шторм, і дырыжабль, працуючы двума моторамі з хуткасьцю 80 кілёмэтраў пры напоры ветру стаяў амаль нярухома.

Усе былі стомлены. Усе 70 гадзін правялі ў нэрвовым напружаньні ў немагчымых умовах, бяз сну і адпачынку. Гэта паказала, што трэба было спускацца, як бы то ня было. Даляцець да Номэ было немагчыма.

У 7 гадзін раніцы 14 мая «Норвэгія» праляцела міма невялікага гарадка. Але гэта быў ня Номэ.

Роўная паверхня лёду у затоцы давала магчымасьць без небясьпекі спусьціцца. Высокі бераг крыху бараніў ад ветру. Амундсэн прапанаваў спусьціцца на лёд. Абляцелі навокал гарадка. Наклалі цяжкімі рэчамі мяшок, умацавалі два якары і скінулі мяшок

на лёд на канаце. Эскімосы схапілі канат і ўтрымалі дырыжабль. Ён ціха прыстаў да зямлі. Людзі па парадку вышлі з гондолаў.

Калі агледзелі дырыжабль, дык ніякіх папсаваньняў не заўважылі, а Нобіле прывіталі з добрым сканчэньнем падарожжа.

Усе страшэнна змарыліся і зьмерзлі. Жыхары хутка далі падарожнікам памяшканьне і накармілі іх. Людзі ледзь дацягнуліся да памяшканьня і хутка паваліліся спаць.

Так была вырашана найвялікшая задача. Амундсэн давёў, што пералёт цераз Ледавіты акіян магчымы. Навуковае значэньне экспэдыцыі Амундсэна было надта вялікае. Яна агледзіла вялізарную вобласьць лёду ад Свальбарда да Аляскі. Гэты палёт даў вялізарную практыку і праклаў дарогу для новых палётаў. Ніколі яшчэ нікому не пашанцавала ўбачыць цэнтр лёду і холаду—лёдавае сэрца Арктыкі.

Праз месяц у гэтае мястэчка прышоў параход «Вікторыя», які забраў з сабой усіх паветраплаўцаў.

Хутка яны праехалі ў Нью-Іорк. Ім далі экспрэс з прыгожымі вагонамі. Ім ня ў чым не адмаўлялі. Тэлеграмы патокамі ліліся адусюль. У засялёных мясцох цягнік сустракалі дзесяткі тысяч народу. Часам цягнік нечакана абкружаўся людзьмі і ня мог рухацца далей.

Але асабліва ўрачыстую сустрэчу падрыхтаваў для іх Нью-Іорк. З Амэрыкі норвэскі параход хутка прывёз іх на бацькаўшчыну. Тут Амундсэна сустракалі яшчэ больш урачыста.

VII

Бірд на паўночным полюсе

1926 год быў адзначан у гісторыі полярных дасьледваньняў адразу трыма экспэдыцыямі. У той час, калі Амундсэн на дырыжаблі «Норвэгія» адправіўся на полюс з боку Шпіцбэргена, другая экспэдыцыя пад загадам капітана Вількінса паляцела на полюс на аэроплане з боку Аляскі. А ў гэты самы час амэрыканскі лётнік Бірд рашыў дасягнуць полюса на звычайным аэроплане з боку Шпіцбэргена.

Вількінс і Бірд хацелі папярэдзіць Амундсэна і замацаваць за Злучанымі Штатамі ўладаньне полюсам.

Полярная вобласьць у нашы дні набывае важнае міжнароднае значэньне таму, што праз яе вызначаюцца вялікія міжнародныя шляхі. З гэтай прычыны амэрыканскія капіталісты не пашкадавалі грошай для экспэдыцыі Вількінса і Бірда.

Вількінс рашыў адправіцца на двух аэропланах з мысу Бароў. Ён думаў праляцець над вобласьцю Арктыкі, якая яшчэ не дасьледвана і якая ляжыць між Аляскай і полюсам, скінуць на полюс амэрыканскі сьцяг і опусьціцца на Шпіцбэрген. Аднак дрэннае на-

двор'е і лёгкая аварыя аэроплана перашкодзілі яму выканаць свой плян.

Больш удалай была другая амэрыканская экспэдыцыя Бірда. Гэтую экспэдыцыю нарыхтавалі амэрыканскія мільярдэры Рокфэлер і Форд. Гэтая экспэдыцыя адзначалася чыста амэрыканскім размахам. На чале яе стаяў служка амэрыканскіх капіталістаў, наспрактыкаваны амэрыканскі авіятар—Рычард Бірд і яго памочнік Флойд Бэнэт, пілёт морскай авіяцыі. Абодвы авіятары былі знаёмы з умовамі палёту ў полярных краінах. Яны прымалі ўдзел ў экспэдыцыі Мак-Мілана на поўнач Амэрыкі, і праляцелі над полярнымі мясцовасьцямі на меней 4500 *клм.*

Бірд для палёту на полюс выбраў вялікі аэроплян сыстэмы «Фокер». Ён мог узяць запас бэнзіну 2100 *кг.* На выпадак аварыі быў прызначаны яшчэ і дапаможны аэроплян.

Апрача Бірда і Бэнэўа, у склад экспэдыцыі ўваходзіла 42 чалавекі. Сярод іх былі мэханікі, сьлесары, мэтэоролёгі, радыё-тэлеграфісты і г. д.

Экспэдыцыя адправілася з Нью-Іорка на Шпіцбэрген на параходзе «Чэнтыр». Параход хутка дайшоў да Тромсэ, і ў канцы красавіка прышоў у Кінгсбэй на Шпіцбэргене.

У Кінгсбэі Бірд знайшоў ужо Амундсэна і Эльсворта, якія чакалі прылёту «Норвэгіі». Хутка прыляцела і сама «Норвэгія». Тады Амундсэн стаў хутка рыхтавацца да палёту на полюс.

Бірд нікому не гаварыў пра свае пляны. Ніхто ня думаў, што ён рыхтуецца ляцець на аэропляне на полюс. Бірд асьцярожна гаварыў, што думае зрабіць толькі некалькі пробных палётаў над Шпіцбэргенам і да зямлі Піры, на поўначы Грэнляндыі.

Але прыляцела «Норвэгія» і прымусіла яго сьпяшацца. 9-мая ў 12 гадзін ночы за 2 дні да адлёту «Норвэгіі» на полюс, Бірд на аэропляне «Жозэфіна Форд» узьняўся над Шпіцбэргенам і паляцеў на поўнач. Летнік узяў з сабою свайго памоцніка Бэнэта.

У 10 гадзін раніцы назіраньні ўжо паказалі, што аэроплян знаходзіцца над полюсам. Месцазнаходжаньне полюса адзначыць вельмі цяжка, ды яшчэ на аэропляне, які ляціць. Але Бірд узяў з сабою сэктант, які ён сам зрабіў. Сэктант даваў магчымасьць адзначыць шырыню месца ва ўсялякіх умовах.

Калі аэроплян быў над полюсам, Бірд абярнуўся да Бэнэта, моўчкі кіўнуў галавой і паціснуў яму руку. Потым яны скінулі на полюсе амэрыканскія сьцягі.

Бірд тры разы абляцеў полюс. Ён стараўся замацаваць у сваёй памяці як магчыма больш уражаньня.

Вось што запісаў ён у сваім блёк-ноце пра гэты момант:

«Паўночны полюс! Равучая блакітная птушка з двума чалавечымі істотамі, якія схаваліся паміж яго крыльляў, з легкасьцю морскай чайкі прыляцелі з поўдня і закружыліся над таемным пунктам, да якога імкнуліся людзі столькі пакаленьняў.

Гэта было ўсё тое самае лёдавае бліскучае белае поле з зеленаватымі выкрутасамі шчылін. Вось яна гэта макаўка сьвету!...

Па пабудове паверхні лёду можна было ўпэўніцца, што полюсны лёд не зьяўляецца нярухомай масай. Вялізарныя ільдзіны, якія рухае вецер і акіянскія плыні, налазілі краямі адна на адну і рабілі паверхню з выступамі і абрывамі, якія раскіданы ў непарадку.

Мы праляцелі некалькі далей за полюс, у адну сэкунду зьмянілі курс «поўнач» на «поўдзень» і потым зрабілі некалькі кругоў.

Уявіце сабе гэтую захапляючую сумесь пачуцьцяў: кружачыся навакол полюса мы мянялі час на ўсе 24 гадзіны, робячы «падарожжа навакол сьвету» у некалькі мінут. Час і прастора ўсё было ўверх дном, усё блыталася, і сам Эйнштэйн, які ўстанавіў вялікі прынцып адноснасьці, не адразу паставіў-бы тут рэчы на свае месца...»

У 16 гадзін 34 мінуты Бірд і Бэнэт спусьціліся у Кінгсбэі. Яны ляцелі на полюс і назад каля 17 гадзін.

На другі-ж дзень Бірд пагрузіў апарат на параход, і экспэдыцыя накіравалася ў Амэрыку.

Экспэдыцыя Бірда ня была навуковай экспэдыцыяй на полюс. Яго палёт застаецца тыповым амэрыканскім спортыўным практыкаваньнем. Бірд папярэдзіў Амундсэна і раней яго праляцеў над полюсам. Але палёт Бірда нiколькі не памяншае значэньня палёту Амундсэна. Гэты пералёт вялікага полярнага дасьледчага з Эўропы ў Амэрыку праз паўночны полюс назаўсёды застаецца ў памяці чалавецтва.

IX

Экспэдыцыя Нобіле на дырыжаблі „Італія“

Пасьля палёту з Амундсэнам на полюс на дырыжаблі «Норвэгія» фашысцкі палкоўнік Нобіле атрымаў чын генэрала, але ён застаўся нездаволены той пашанай і славай, якая дасталася яму, як аднаму з удзельнікаў палёту. Нобіле хацеў сам атрымаць усю гэтую пашану. Для гэтага ён рашыў арганізаваць новы палёт на паўночны полюс самастойна.

Нарыхтаваньне экспэдыцыі вялося ў надта вялікім сакрэце.

Пад вясну 1928 г. Нобіле пабудаваў дырыжабль «Італія» па тыпу «Норвэгія». Гэта быў дырыжабль паўцьвёрдай сыстэмы. Ён быў пакрыты прагумаванай трохслойнай матэрыяй. Даўжыня «Італіі» была 118 мэтр. вышыня 25 мэтраў. Яна мела аб'ём 19.000 куб. мэтраў і ўздымала грузу 11 тон. Запасы бэнзыну «Італія» магла браць на 70 гадзін палёту.

15 красавіка 1928 г. Нобіле вылецеў з Мілана. Яго маршрут быў такі: Мілян-Осло (Норвэгія)—Кінсбэй (Шпіцбэрген). На Шпіцбэрген загадзя быў пасланы параход «Чыта ды Міляно», які павінен быў быць плывучай базай «Італіі».

Але з самага пачатку палёту «Італію» пачалі сустракаць няўдачы. Ужо за Трыестам дырыжабль трапіў у буру, і некаторыя яго часткі былі сарваны. Бура аднесла «Італію» да Карпатаў, там дырыжабль трапіў у паласу навальніцы. З вялікай цяжкасьцю напанцавала Нобіле далялець да Штольпа (у Германіі). У Германіі Нобіле прышлося спыніцца амаль на два тыдні, каб зрабіць рамонт дырыжабля.

Толькі ў поўдзень 6 мая «Італія» прыляцела ў Кінгсбэй. Нобіле стаў хутка рыхтавацца да палёту.

У 7 гадзін раніцы 11 мая 1928 г. Нобіле выляцеў на паўночны ўсход да Паўночнай Зямлі (адкрыта Вількіцкім у 1912 г.). Нобіле думаў даляцець да Паўночнай Зямлі, высадзіць на ёй частку сваіх спадарожнікаў і дасьледваць яе. Аднак, ужо праз 7 гадзін моцны сустрэчны вецер прымусіў «Італію» вярнуцца назад.

Другі палёт Нобіле зрабіў 18 мая. Але і на гэты раз ён не дасягнуў Паўночнай Зямлі. Густы туман прымусіў яго вярнуцца назад пасьля 30-ці гадзіннага палёту на паўночны ўсход.

Лецячы назад, «Італія» праляцела над паўночным берагам Новай Зямлі і амаль не разьбілася аб высокую горную верхавіну.

У трэці раз Нобіле паляцеў 23 мая ў 4 гадзіны 30 мінут раніцы. На гэты раз Нобіле рашыў ляцець проста на полюс, трымаючыся паўночна-заходняга кірунку. Цэрэмонія адкрыцьця была распрацавана загадзя. На полюсе дырыжабль павінен стаць на якар, два члены экспэдыцыі павінны былі спусьціцца на лёд і тут умацаваць італьянскі сьцяг і... крыж, які даў Нобіле сам рымскі папа.

З гэтай экспэдыцыяй павінны былі ехаць трое вучоных. Профэсар Франц Бегунэк павінен быў дасьледваць зьявы атмосфэрнай электрычнасьці. Профэсар фізыкі Мілянскага унівэрсытэту Понтрэмолі хацеў зрабіць магнітныя назіраньні. Мэтэоролёг Мальмгрэм сачыў за надвор'ем і паветранымі плынямі гэтых высокіх шыротаў, якія яшчэ ня вывучаны. Кожны з гэтых вучоных ляцеў на дырыжаблі ўжо ня першы раз.

Вось што гаворыць пра гэты палёт удзельнік экспэдыцыі Нобіле прафэсар Бегунэк:

— На другі дзень у 6 гадз. увечары мэлёдычныя гукі ражка разнасіліся над Кінгсбэйскай бухтай. Гарніст «Чыта ды Міляно» іграў збор на вячэру. За вячэрай было абвешчана аб тым, што адлёт дырыжабля адбудзецца ўначы. Усім было загадана сабрацца каля ангару ўпоўнач.

Было відна як у дзень. Кінгсбэй знаходзіцца на 79 градусе паўночнай шырыні. На гэтых шыротах у канцы мая сонца ўжо не заходзіць. У дзень адлёту было добрае надвор'е. Сонца павольна рухалася ўздоўж пакрытых сьнегам зубчастых гор, якія абкружалі бухту з поўначы. Толькі ў цясьнінах, па якіх у мора спускаліся ледавікі, заляглі палосы туману. На беразе пакрытым сьнегам узвышаўся ангар. Ён быў адкрыты зьверху. Было відаць,

як у сярэдзіне калыхаўся дырыжабль. Навокал тоўпіліся матросы з «Чыта ды Міляно», дапаможная каманда і жыхары Нью-Олесунда, маленькага норвэскага пасёлка на беразе Кінгсбэю.

Пакуль рыхтаваліся да палёту, настала ўжо 23 мая. У 4 гадзіны раніцы дырыжабль вывелі з ангару. Матросы і салдаты стрымвалі парывы «Італіі», трымаючы яе за канаты. Дзьмуў слабы ветрык, але наогул мэтэролёгічныя прадвяшчэньні былі няспрыяючымі— чакалі штормавага надвор'я. Мальмгрэм нават жартаваў. Ён казаў, што гатоў уступіць сваё месца на дырыжаблі каму-небудзь другому. Нарэшце Нобіле ўвайшоў у гондолу і ўзьняў рукі ўгару. Гэты знак служыў загадам: «Аддаць канцы». Унізе пачуліся прывітальныя крыкі. Дырыжабль плаўна ўзьняўся, яго моторы застукалі і паветраны карабель паплыў на поўнач у паўночна-заходнім кірунку.

Праз чвэртку гадзіны дырыжабль ляцеў ужо над морам. Мора ўжо ў гэтым месцы было слабодна ад лёду. Дарога ляжала да поўначна-ўсходніх берагоў Грэнляндыі, з тым, каб адтуль павярнуць проста на поўнач.

У прадаўгаватай каманднай годоле, якая была падвешана да насавой часткі дырыжабля было цесна і халодна. Будка радыётэлеграфіста падзяляла гондолу на дзьве амаль роўныя часткі. У пярэдняй частцы знаходзіліся штурвалы рулей кірунку і вышыні. Нобіле быў увесь час там, а каля рулёў зьмянялі адзін аднаго Марыяні, Цапі, Вільеры, Трояні, Чычыоні і Мальмгрэм. Задняя частка гондолы была закладзена markнымі навігацыйнымі інструмантамі і апаратамі для навуковых назіраньняў. Тут знаходзіліся хрономэтры, сэкстанты, бусолі, якія потым нам так былі патрэбны. У гэтай паветранай лябораторыі працавалі Понтрэмолі, Мальмгрэм і я, а ў вольны час ад кіраўніцтва дырыжаблем афіцэры рабілі свае назіраньні. Адгэтуль быў ход у абалонку. Яе алюміневы кіль зьяўляўся сьцежкай у кармавыя гондолы. Там, а таксама на ўнутраных фэрмах дырыжабля знаходзілася астатняя частка экіпажу. Спаць у каманднай гондоле ня было дзе.

Над дырыжаблем было відаць чыстае бледна-блакітнае неба, а ўнізу ўсё было схавана ў тумане. Часам туман разыходзіўся і было відаць, што дырыжабль ляціць над бясконцымі лёдавымі палямі, якія былі падзелены чорнымі выкрутасамі разводзьдзяў. Праз 13 гадзін пасьля адлёту паказаліся шапкі берагавых гор Грэнляндыі, тэтага найвялікшага вострава ў сьвеце. Яе прасторы больш за 2 мільёны квадратных кілёмэтраў. Амаль увесь прастор гэтай вялічэзнай горнай краіны бясконцы непраходны ледавік, на якім няма ніякага жыцьця.

Дырыжабль ляцеў уздоўж берагоў Грэнляндыі ў месцах, у якіх бадай што ніколі ня быў чалавек. Курс быў узяты проста на паўночны полюс. А першай гадзіне ўначы з 23 на 24 мая «Італія» была ўжо над полюсам. Дырыжабль пачаў кружыцца над ім. Ён спускаўся пад пласт туману на 100—150 мэтраў ад лёду. Унізе,

як вокам кінуць, расьцілалася лёдавая раўніна, якая была зрэзана цёмнымі стружкамі вадзяных каналаў. З вышыні, пры дрэнным асьвятленьні туманнага дню няроўнасьці лёду, які быў пакрыты нязьлічанымі таросамі, ня былі відаць.

«Італія» кружылася над полюсам. Аб тым, каб спусьціцца на лёд, або, у крайнім выпадку, спусьціць на яго людзей, нельга было і думаць. Дзьмуў вецер. Быў вельмі няроўны лёд, і да таго туман перашкаджаў орыентавацца.

Апроч таго ўнізе ня было дапаможнай каманды, якая магла-б утрымаць дырыжабль. Мы зрабілі толькі назіраньні з дырыжаблю. Нобіле зрабіў паветраны парад.

На дырыжаблі завялі грамофон, які сыграў фашысцкі гімн і песьню «Італія мае сэрца».

Потым выпілі бутэльку каньяку, на лёд скінулі чырвона-бела-зялёны італьянскі сьцяг і драўляны крыж, які для гэтай мэты даў экспэдыцыі рымскі папа. Спушчаць папскі падарунак было вельмі цяжка, таму, што быў ён надта вялікі і цяжкі.

Хутка «Італія» павярнула назад, трымаючы напрамак на Шпіцбэрген. Паўночна-заходні вецер узмацняўся, аднак густы туман не разыходзіўся. Неба было пакрыта хмарамі. Дырыжабль ляцеў сярод гэтай цёмнай масы вадзяной пары, якая згушчалася, садзілася каплямі і замярзала на яго паверхні. На абалоцны сталі зьяўляцца тонкія скарынкі лёду. Вецер узмацняўся і адносіў «Італію» на ўсход. Усе тры моторы дырыжабля працавалі поўным ходам, але замест нормальнай хуткасьці 100 кілёмэтраў у гадзіну, дырыжабль рабіў толькі 40. Астатнія «зьеў» вецер, які паступова пераходзіў у шторм. У змаганьні з ветрам і бязупынных манэўрах прайшлі суткі. У сярэдзіне дырыжабля ўсё гуло. Экіпаж быў вельмі змораны. Два дні ніхто не заплюшчваў вачэй. Уранку 25 мая дырыжабль абледзянеў. Цяжар лёдавай скарынкі цягнуў яго ўніз. Кавалкі лёду адрываліся ад абмёрзлых мотораў і напэўна прабілі абалонку і папсавалі ўнутраны балён з водародам. Пачаў прасочвацца газ, і дырыжабль стаў хутка падаць з вышыні 500 мэтраў. У гэты час «Італіі» заставалася да сваёй базы-бухты Кінгсбэй 3-4 гадзіны дарогі пры спрыяючых умовах. Дырыжабль ужо быў у паветры 54 гадзіны.

Катастрофа адбылася каля 11½ гадзін раніцы. Каб палегчыць дырыжабль, які падаў на лёд сталі выкідваць усё, што трапляла пад руку: палатку, харчы, зброю, інструманты. Дзесяць чалавек у гондоле, ухапіўшыся за ручкі, з жахам глядзелі ўніз. Нам здавалася, што дырыжабль стаіць нярухома, а роўнае белае поле пад намі ператвараецца ў сотні ільдзін, якія ўсё павялічваюцца і з страшэннай хуткасьцю бягуць насустрэч. Моторысты Чэка, Караці і Помэля ня сыходзілі са свайго посту ў моторных гондолах. Мэханік Александрыні знаходзіўся ў сярэдзіне абалонкі.

Понтрэмолі і журналіст Ляго стомленыя спалі на алюмініевым кілі дырыжабля, забраўшыся ў спальныя мяшкі.

Хуткасьць паданьня складалася з трох сіл: цяжару дырыжабля, наступальнага дзеяньня яго матораў і лютых парываў навальніцы, якая кідала карабель ва ўсе бакі. Карма «Італіі» павісла. Нос падняўся ўверх. Дырыжабль несла бокам проста на таросы, якія выраслі з усіх бакоў. Трэцяя маторная гондола ўдарылася аб лёд і разьбілася ў трэскі. З яе выпала цела забітага мотарыста Помэлі. Амаль у той самы момант са страшным трэскам разьбілася ўшчэнт камандная гондола. Мы вываліліся з яе і засталіся ляжаць на лёдзе, аглушаныя ўдарам. Тросы, якія падтрымлівалі гондолу, парваліся. Палегчаны дырыжабль, падхоплены штормам рвануўся ўгару і зьнік у тумане. Вецер гнаў яго на ўсход. Нехта з ляжаўшых на лёдзе з вялікай патугай стаў на калені і мутным поглядам паглядзеў усьлед адлятаючай абалонцы. Яму здалося, што далёка ў тумане расплылася чорная пляма.

— Дым. Няўжо дырыжабль загарэўся?

Але хто мог адказаць на гэтае пытаньне?

Пакрысе мы ачунялі. Першы ўскочыў Мальмгрэм. Але тут ён крэпка закусіў губу, каб ня крыкнуць ад болю. Левую руку ён зламаў падаючы і зараз ён паварушыў ёй. Цяпер ён стаў дзейнічаць больш асьцярожна: падняў бінокль, які ляжаў недалёка і пачаў аглядацца. Навакол было зусім пуста, лёд, як вокам кінуць. Ува ўсіх кірунках ляжаць крыгі таросаў.

Да Мальмгрэма сталі далучацца і іншыя таварышы па няшчасьцю. Толькі двое не маглі падняцца. Пры кожным руху яны стагналі. Гэта былі Нобіле і Чычыоні. У абодвых былі паломаны ногі.

У першы момант пачуцьцё радасьці ахапіла нас усіх.

— Выратаваліся!

Другая думка была аб ядзе. Усе глянулі адзін на аднаго, але ніхто нічога не сказаў. Толькі Мальмгрэм, які ня выпушчаў бінокля са здаровай рукі, працягнуў яго ўперад і паказаў на цёмныя плямы на лёдзе. У розных мясцох, уваткнуўшыся ў сьнег, ляжалі раскіданыя бляшанкі з харчамі. Зьявілася надзея на ратунак.

Хутка была сабрана і зроблена палатка. Разьбітая гондола ляжала поруч. Але радыё-абсталяваньне дырыжабля, акумулятары, прыймальнік, батарэя сухіх элемэнтаў—усё было цэлае. Пад вечар Біяджы (тэлеграфіст) прывёў усё ў парадак. З абломкаў гондолы пабудавалі мачту, працягнулі антэну і радыё-станцыя стала пасылаць шыпячыя стогны з кароткіх і доўгіх гукаў, якія адзначалі кропкі і працяжнікі азбукі Морзэ.

—SOS—быў першы сыгнал, які кінулі ў прастору. Мы ўсе стоўпіліся навакол нашага радыста і ня спушчалі вачэй з яго

пальца, які стукаў па ключы радыё-апарату, бо гэты-ж чароўны ключык быў адзіным ключыкам да нашага ратунку. Ад ключыка бeглі нябачныя хвалі да тых, хто мог дапамагчы нам. Толькі-б хутчэй нас пачулі. А потым зноў адправіліся працаваць.

У палатку з разьбітай гондолы мы перанесьлі ўсё, што там было непрамакальнае і мягкае. Раненым дапамагалі перабрацца ў палатку. Есьці ніхто не хацеў. Настала рэакцыя, і ўсе ад стомы падалі з ног. Ня гледзячы на тое, што было каля 10 градусаў ніжэй нуля, у сярэдзіне палаткі было цёпла. І мы яшчэ ня ведаючы добра, дзе знаходзімся, заснулі як забітыя.

З наступнага дня пацягнулася наша цяжкае існаваньне на ільдзіне. Частка інструмантаў была цэлая. З іх дапамогай мы вылічылі сваё месца знаходжаньня. Наша ільдзіна ўвесь час рухалася. Палярны вецер ганяў яе ўзад і ўперад; былі дні, калі яна набліжалася менш чым 20 кілёмэтраў да берагоў, якія былі відаць здалёку. Часам яна адплывала ад іх на 40—50 кілёмэтраў. Ня сыходзячы з месца мы праплылі за 7 тыдняў больш як 300 кілёмэтраў. Мора зьлізвала нашу ільдзіну зьнізу. Прамяньні сонца растаплялі яе зьверху. Кожнай раніцай мы з трывогай аглядалі, ці доўга яна яшчэ протрымаецца. Вада цякла ў палатку, і наш лягер быў прымушаны вандраваць з месца на месца.

Паступова мы сабралі з лёду ўсё, што нам магло быць патрэбным Кожны кавалачак пімікану быў на ўчоце. Яду мы сабе варылі ў бляшанай банцы з-пад бэнзіну. На пяты дзень Мальмгрэм застрэліў з рэвальвэра мядзьведзя і мы атрымалі запас сьвежага мядзьвежага мяса. У нас быў зроблены расклад, якога мы прытрымліваліся вельмі строга. Вось наша «мэню»:

Сьнеданьне: кожнаму—маленькая плітка шакаладу і пяць таблетак сухога малака.

Абед: кожнаму—160 грам мядзьвежага мяса ці з маленькай порцыяй масла ці з 100 грамамі пімікану, а часам і без яго.

Вячэра: тое самае, што і на абед.

Затое піць маглі колькі хацелі. Вады было досыць. Мы знайшлі бакі з бэнзінай, якія скінулі з дырыжаблю і маглі грэць ваду хоць да кіпеньня.

Усю надзею мы ўскладалі на радыё-станцыю. Баяджы ўвесь час пасылаў у эфір свае паведамленьні, але ніхто не адклікаўся. Мы чулі вячэрнюю перадачу Рымскай радыё-станцыі Сан-Паоло. Нам стала вядома, што нас рыхтуюцца шукаць. Гэта падтрымлівала нашу бадзёрасьць.

Уначы на 31 мая пайшоў Мальмгрэм і яго спадарожнікі. Я ніколі ня думаў, што гэта так скончыцца...»

Голас апавядальніка задрыжэў...

X

Дзе „Італія“?

Яшчэ 24 мая атрымалі радыё з «Італіі».

У 14 гадзін 30 мінут усе чыталі радыё Нобіле:

«Пралятаў над полюсам ад 0 гадзін 20 мінут да 2 гадзін 20 мінут. А першай гадзіне з пачуцьцём глыбокай пашаны спусьцілі на «верхавіну сьвету» трохкаляровы сьцяг Італіі і крыж хрыста. Павярнуў. Моцны паўдзённы вецер, інтэнсыўнасьць якога мяняецца ад 35 да 60 кілёмэтраў у гадзіну, прымушаюць паварачваць на ўсход. Нобіле».

Але пад вечар распачалася завіруха. З «Італіі» ня было больш вестак. Дарэмна на радыё-апаратах «Чыта ды Міляно» радысты чакалі паведамленьняў.

— Адказвайце, што здарылася. Пасылалі яны запытаньні на поўнач. Але поўнач маўчала. Нарэшце пачулі голас:

«... Слухайце, слухайце сувязь!»

— Аллё?

«... лёдавыя скарынкі... ударяюць аб ніжнюю частку дырыжаблю, прабілі абалонку... адзін мотор не працуе... завіруха лютуе...»

І радыёграма спынілася

— Аллё? Аллё? Скажэце ваша месца. Што з вамі?..

Але «Італія» маўчала. Сувязь парвалася. Ва ўсіх на вуснах было адно толькі слова:

— Катастрофа!

Але дзе і пры якіх умовах, ніхто ня мог сказаць. «Чыта ды Міляно» ўжо рыхтаваўся ісьці на пошукі, але што мог зрабіць параход, які не прыстасаваны для плаваньня сярод лёду?

Прайшло некалькі дзён. Аб «Італіі» ня было ніякіх вестак. У Осло была склікана тэрміновая нарада спрактыкаваных палярных падарожнікаў. Амундсэн, Свэрдруп, Рысэр Лярсэн былі на чале гэтага сходу. На іх была ўся надзея. Ад іх хацелі даведацца, што рабіць.

Але ніхто ня мог даць адказу на гэтае пытаньне. Ніхто ня ведаў, што здарылася...

Прайшло яшчэ некалькі дзён, але яны ня прынесьлі ніякіх вестак з «Італіі». 16 чалавек бясьсьледна згінулі ў палярнай пустыні.

Але праз 10 дзён, 3 чэрвеня, радыё-аматар Шміт з вёскі Кохма Паўночна-Дзьвінскай губэрні прыняў радыё на хвалі 36 мэтраў:

«... Нобіле Франц Іосіф...

Сыгналы няшчасьця!... Гінем! Сьпяшайцеся на дапамогу!

Шміт ня верыў сваім ушам. Але ён апавясьціў аб гэтым сьвет. Спачатку яму не паверылі. Чаму сыгналы няшчасьця з «Італіі» злавіў невядомы радыё-аматар у глушы Паўночна-Дзьвін-

скай губэрні, у той час, калі магутныя станцыі сьвету, якія з трывогай лавілі сыгнал, ня прынялі яго.

Але 8 чэрвеня Шміт зноў прыняў радыё.

«...Шторм... Норд-вэст... Пэтэрман...

У гэты самы час Асоавіяхэм атрымаў з Крывога Рога радыё тэлеграму, што ў той самы дзень і гадзіну, калі Шміт прыняў перазае радыё з «Італіі» ў Крывым Розе былі чутны сыгналы аб няшчасьці з зямлі Франца-Іосіфа.

Больш ня было сумненьняў. Недзе на далёкай поўначы ў лёдавых прасторах людзі просяць дапамогу, пасылаючы ў эфір сыгналы няшчасьця.

Хутка радыё-станцыя на «Чыта ды Міляно» ўстанавіла сувязь з Нобіле. Высьвятлілася, што Нобіле і яго 5 спадарожнікаў знаходзяцца на лёдзе на 80° 37' паўночнай шырыні і 27° 10' усходняй даўжыні.

Пасьля гэтага на поўнач былі накіраваны рад ратавальных экспэдыцый.

На Шпіцбэрген былі пасланы італьянскія, швэдзкія і норвэскія самалёты. 12 морскіх суднаў накіраваліся ў полярнае мора. Пятнаццаць самалётаў вылецела ім на дапамогу.

Савецкі ўрад у асобе Асоавіяхэма арганізаваў тэрміновую экспэдыцыю да зямлі Франца-Іосіфа. Было вырашана пасланць два лёдакольных параходы—«Пэрсэй» і «Малыгін»,—якія знаходзіліся ў Мурманску і Архангельску. Але пасьля абгаварэньня было вырашана, што на дапамогу павінен ісьці толькі «Малыгін», як больш магутны ледакол.

А ў гэты час высьвятлілася, што Нобіле знаходзіцца не каля Зямлі Франца Іосіфа, але далёка каля паўночна-ўсходняга берагу Шпіцбэргена між вострававам Фойнам і мысам Лей Сьміт.

А з гэтай прычыны Асоавіяхэм рашыў тэрмінова паслаць другую экспэдыцыю пад кіраўніцтвам профэсара Самайловіча і вядомага полярнага лётніка В. Г. Чухноўскага. Гэтай экспэдыцыі быў дадзены самы магутны ледакол у СССР, а бадай і ва ўсім сьвеце—«Красін».

ЧАСТКА ЧАЦЬВЕРТАЯ

I

Экспэдыцыя савецкага ледакола „Красін"

Пасьля таго, як было высьветлена, дзе знаходзіцца Нобіле і яго група, ва ўсіх склалася адна думка, што гэтую групу можа вызваліць толькі магутны ледакол.

І вось Савецкі Ўрад даў загад падрыхтаваць і тэрмінова адправіць на поўнач лёдакол «Красін».

«Красін» у гэты час знаходзіўся ў стане консэрвацыі. Порт «Красіна» зусім не скарыстоўваў з тэй прычыны, што ён быў надта вялізарным, патрабаваў многа апалу і вялікай команды. А для работы ў зімнюю кампанію ў Ленінградзкім порце былі меншыя лёдаколы. А цяпер раптам такі загад. «Красіну» патрэбна тэрмінова адправіцца на поўнач ратаваць фашысцкую экспэдыцыю Нобіле.

І ў самы кароткі тэрмін ледакол быў падрыхтаваны. Была набрана патрэбная команда з другіх ледаколаў. У самы кароткі тэрмін быў пагружаны вугаль і іншыя рэчы, якія патрэбны для далёкага паўночнага падарожжа.

І вось уранку 16 чэрвеня 1928 года ледакол «Красін» пакінуў малы кронштацкі рэйд.

Гэта быў вялізарны двухмачтавы і двухтрубны карабель у 10640 тон водазьмяшчэньня. Яго даўжыня была амаль 100 мэтраў, шырыня—22 мэтры, а асадка ў вадзе каля 10 мэтраў. Увесь ледакол быў абшыты сталёвай броняй у дзюйм таўшчынёй.

Галоўная сіла ледакола былі яго машыны. Машыннае аддзяленьне «Красіна» ўяўляла сабой цэлы трохпавярховы завод і займала амаль трэцюю частку ледакола. Дзесяць паравых катлоў, пад якімі палалі трыццаць топак, разьвівалі страшэнную сілу ў 10.000 конскіх сіл.

Ледакол адпраўляўся вельмі тэрмінова. І таму на яго не маглі пакласьці патрэбнай колькасьці вуглю. Было вырашана зайсьці ў Бэрген і там дапоўніць запасы вуглю.

На карабель быў пагружаны вялікі трохмоторны гідроплян. На чале гэтай лётнай групы быў вядомы лётнік Б. Чухноўскі. У Бэргене ледакол хутка пагрузіў вугаль і адправіўся далей на поўнач.

Тут высьвятлілася, што за тры дні, пакуль ледакол прышоў у Бэрген, вялікі дасьледчык полярных краін Амундсэн паляцеў на дапамогу экіпажу «Італіі». Францускі ўрад даў Амундсэну модны самалёт «Латам». 18 чэрвеня Амундсэн выляцеў з Тромсэ (невялікі порт на поўначы Норвэгіі). Разам з Амундсэнам паляцелі два францускіх лётнікі—Гільбо і дэ-Кювэрвіль і мэханікі норвэжац Дытрыхсэн, стары спадарожнік Амундсэна, француз Бразі і францускі радыё-тэлеграфіст Валет. Пры сваім адлёце Амундсэн нікому не сказаў, куды ён накіраваўся. І толькі апошняе радыё з «Латама» праз $2\frac{1}{2}$ гадзіны пасьля адлёту, гаварыла, што «Латам» ляціць на поўнач да Мядзьвежага вострава, які знаходзіцца на паўдарозе паміж Норвэгіяй і Шпіцбэргенам. З гэтага часу ўсялякая сувязь з Амундсэнам спынілася, і ніхто больш ня ведаў, што здарылася з вялікім полярным дасьледчыкам.

Калі савецкі ледакол «Красін» праходзіў каля Швэцыі, землякі Амундсэна глядзелі на савецкіх маракоў і лётнікаў з вялікай надзеяй і ўдзячнасьцю. Яны ведалі, што толькі савецкі карабель можа выратаваць іх нацыянальнага гэроя. І ўсю дарогу, пакуль «Красін» ня вышаў у адкрытае мора, яго сустракалі і прасілі, выратаваць Амундсэна.

На другі дзень пасьля выхаду «Красіна» з Бэргену на ім была атрымана тэлеграма: швэдзкае тэлеграфнае агэнцтва паведамляла, што швэдзкі паручык Лундборг на самалёце «Фокер» выратаваў Нобіле. Але пры трэцяй спробе спусьціцца на месца, дзе быў лягер групы з самалётам здарылася аварыя. Лётнік застаўся цэлы і непаранены. А потым атрымалі яшчэ некалькі тэлеграм. З іх высьвятлілася, што лётныя швэдзкія экспэдыцыя працавалі ва ўсю.

На «Красіне» нават ужо шмат хто пачаў сумнявацца ў карысьці экспэдыцыі. Ужо былі чутны галасы:

— Ці застанецца хто-небудзь на нашу долю!

— Ці будзе каго ратаваць!

— Ці не дарма ідзем у такую далячыню?

Але адказам на гэтыя сумненьні зьявілася радыё-тэлеграма з Масквы: «Пацьвярджаю другі раз хутка ісьці на поўнач Шпіцбэргена і там распачаць тэрмінова работу для дасягненьня раёну Фойн па пошуках і ратаваньню экіпажа «Італіі», а таксама Амундсэна».

Тэлеграма была падпісана Уншліхтам, і «Красін» пайшоў далей. Каля ўваходу ў акіян «Красіна» сустрэлі апошнія людзі. Гэта былі норвэскія рыбакі. Яны прывезьлі на карабель сьвежую рыбу. Сярод рыбакоў былі і жанчыны. Вецер разьвяваў іх белакурыя стрыжаныя валасы і даносіў іх крык:

— Шчасьлівай дарогі! Выратуйце нам Амундсэна

11

За палярным кругам

Чым далей ішоў «Красін» на поўнач, тым рабілася ўсё халадней і халадней. Можна было падумаць, што настае зіма. А ўжо быў канец чэрвеня. На ледаколе было многа работы такой, якая бывае заўсёды пры разьмеркаваньні якіх небудзь прадметаў сярод шмат якіх людзей. І сапраўды, штурман і кладаўшчык раздавалі кажухі і зімовыя шапкі з навушнікамі, фуфайкі і высокія боты. Тыя, у каго было сваё зімовае адзеньне ўжо апраналі яго, калі выходзілі на верхнюю палубу. Памоцнікі капітана, ідучы на вахту адзяваліся ў кажухі. Хутка ўвесь «Красін» набыў зімовы выгляд.

Экіпаж кожны дзень бегаў глядзець на градусьнік, які вісеў на капітанскім мосьціку. Ртутны слупок апушчаўся ўсё ніжэй і ніжэй. Нарэшце тэмпэратура ўпала амаль да нуля. Халодны вецер сьвісьцеў і завываў навакол. Нацягнутыя тросы і канаты пад яго ўдарамі зьвінелі як струны. Яго ледзяныя подыхі забіраліся за каўнер, у самыя нязначныя шчыліны ў адзеньні і пранізвалі наскрозь. На верхняй палубе стала зусім пуста.

Мора было таксама зусім пустое. Вясёлыя нарвэскія берагі, дзе кожную хвіліну насустрач «Красіну» пападаліся судны, заставаліся далёка ззаду. Вада ў моры пацямнела і афарбавалася ў халодны сівы колер. «Красін» няўтомна ішоў уперад. За кармой шумела і плюскала вада. У сярэдзіне карабля нешта скрыпела і ўздыхала, а часам пачынала шыпець радыё. І толькі гэтыя гукі парушалі суровую цішыню бязьбярэжнай вадзяной пустыні, якая была навакол.

А ўсярэдзіне ледаколу было цёпла, нават горача. Ад машын ва ўсіх напрамках разыходзіліся трубы, па якіх бегла пара і награвала ўсе жылыя памяшканьні.

Зусім уранку 28 чэрвеня «Красін» прайшоў Мядзьвежы востраў—на поўдарозе між Норвэгіяй і Шпіцбэргенам. Назіральнікі ня сходзіў з марса (пляцоўка амаль на самай верхавіне фокмачты, на вышыні 25 мэтраў). Была надзея знайсьці сьляды «Латама», на якім ляцеў Амундсэн. У тэлеграме, якую атрымаў экіпаж ледакола, паведамлялася, што з соцен рыбацкіх суднаў бачылі самалёт «Латам», які ляцеў у кірунку да Мядзьвежага вострава. Але мора было навакол пустыннае. Толькі палосы густога туману плылі над чорнай вадой. Мядзьвежы востраў, які мае ў даўжыню 20 кілёмэтраў быў відзен цалкам ад свайго паўночнага мыса да мыса Бык на паўднёвым краі. Ён быў увесь у тумане, як у дыме, а з туману былі відаць вострыя скалы. Рабілася ўсё халадней Тэрмомэтр стаяў ужо на нулі.

III

Першы лёд

Гэтае значнае пахаладненьне пацьвердзіла, што хутка пачнецца лёд. Гэта пацьвердзіў і мэтэаролёг з «Красіна», Бярозкін.

— Хутка ільды, сказаў ён.

І быццам у адказ на яго словы на ледакол набегла сьцяна сьцюдзённага туману. Ён разьліваўся жоўтаватымі клубкамі. Ён акутваў, як саван, ён віснуў на мачтах і хаваў карабель ад яго каманды. Туман мягка навальваўся на чорную ваду, якая цяжка калыхалася ўнізе. Ледакол пайшоў цішэй. Кожную хвіліну роў гудок. Ён пасылаў папярэджаньні выпадковаму сустрэчнаму судну, якое часам зайшло ў гэтую бязьлюдную краіну.

Густы палярны туман папярэджваў нас аб тым, што набліжаецца лёд. Нечакана ў яго разрыве мы ўбачылі першую ільдзіну. Міма ледакола плыў плоскі як стол айсбэрг. Гэта было першае прывітаньне поўначы.

Туман парадзеў зьнізу, але яшчэ абдымаў неба шэрай коўдрай. Хутка паказаліся ільдзіны яшчэ і яшчэ; маленьнія, вялікія, жоўтыя і паедзеныя вадой. «Красін» зашуршэў, заскроб сваімі круглымі бортамі і дном і ўрэзаўся ў кромку лёду. Гэта была пераходная каша дробнага бітага лёду. У гэтай кашы асобныя крыгі дасягалі да 20 мэтраў упоперак. Ледакол, не мяняючы курсу, шоў наперарэз, рассоўваючы ільдзіны. Лёд хутка гусьцеў. Перад ледаколам праходзілі то чорныя прамоіны з жоўтымі бакамі, то сінія крыгі, то роўныя белыя плошчы са сьлядамі зьвяроў на сьнезе. Шпіцбэрген быў ужо блізка, але з-за туману яго ня было відаць.

Шуршаньне і трэск зьмяніліся грымотнымі ўдарамі і стуканінай ільдзін. «Красін» уздрыгваў як пры землятрасеньні. Дробна-біты лёд зьмяніўся буйна-бітым. Ільдзіны ўжо былі ў сотні мэтраў. Нос ледакола ўспаўзаў на гэтыя ільдзіны і перад ім раптам пачынала бегчы шчыліна, ільдзіна калолася на дзьве часьці і прапускала ледакол. Часам магутным наскокам яны зьбівалі ледакол з дарогі, і ён ішоў ужо ў два разы цішэй як па чыстай вадзе.

IV

Шпіцбэрген

Лёд то радзеў, то зноў гусьцеў. Гэта былі бясконцыя масы буйнага бітага лёду, які павольна рухаўся на поўдзень. Тэрмомэтр увесь час стаяў на нулі. Вільготны вецер пранізваў наскрозь, а вечны дзень не даваў заснуць. У тых мясцох, дзе паміж лёду былі

палосы чыстай вады вырастала сьцяна густога полярнага туману і накрывала «Красін». Калі гэты густы туман абкружаў ледакол, ён пачынаў раўці, але на голас ледакола ніхто не адгукаўся. Навакол ня было нікога. Людзей ня было, але за тое былі птушкі. Зямлі яшчэ ня было відаць, але яна была блізка, таму, што ледакол сустракалі птушкі.

Так два дні ледакол ішоў сярод лёду; мінула ўжо два тыдні, як ён вышаў з Ленінграду. Да мыса Лей-Сьміт яшчэ заставалася больш як 500 кілёмэтраў. Гэтая дарога была самая цяжкая.

Калі падыходзілі да Шпіцбэргена, значна пацяплела, таму што перасеклі Гольфштромавую плынь. Тэмпэратура ўзьнялася да 5-6° вышэй нуля. Амаль увесь экіпаж высыпаў на палубу. І ўсе моўчкі любаваліся гэтым далёкім палярным вострававам. Але любавацца прыходзілася праз «консэрвы», г. зн. ахоўныя акуляры з сіня-зялёным шклом. Вочы ня вытрымлівалі яскравага сьветлага сонца, бліскучага лёду і белага сьнегу.

На свабоднай вадзе «Красін» ішоў поўным ходам у 12 вузлоў і хутка зноў урэзаўся ў лёд. Навокал былі сьнегавыя палі. Толькі ўправа ў тумане былі відаць шэрыя горы Шпіцбэргена. Лёд біўся аб ледакол са страшэннай сілай. Часам здавалася, што ён ломіцца на часткі. Але карабель усё-такі рухаўся уперад. Лёд ня вытрымліваў страшэннага цяжару і з трэскам ламаўся. Чорная шчыліна бегла ўперад па ледзяным полі і ў яе ўціскаўся «Красін». Чорная канава, якую прабіваў ледакол, цягнулася ззаду доўгай стужкай.

Настала 1 ліпеня. «Красін» ужо знаходзіўся за 80° паўночнай шырыні. Канчатковая мяжа, да якой можна даплысьці. «Красін» імкнуўся да пратокі між мысам Нордкап і групай сямі астравоў. Яны ўжо былі відаць здалёку.

V

Каля сямі астравоў

Лёд мацнеў. Ледакол трукацеў і дрыжаў. Гадзіны ішлі за гадзінамі. Навакол карабля былі лёдавыя палі, перарэзаныя чорнымі палонкамі. Сем астравоў паволі набліжаліся. Недзе далёка ў тумане каля самага ўваходу ў пратоку Бівэрлі-Сунд была відаць маленькая плямка. Гэта быў параход Браганца, які таксама вышаў на пошукі экспэдыцыі Нобіле.

З вялікаю цяжкасьцю ўрэшце дабраўся «Красін» да сямі астравоў. З ледакола ўжо былі відаць цёмна-шэрыя скалы, сьпісаныя сьнегавымі жыламі лёду. «Красіну» трэба было прайсьці праз вароты між вострававам і мысам. Але вароты гэтыя на дзесяткі кілёмэтраў былі забіты лёдам. Ніхто да «Красіна» ня мераў глыбіні

гэтай пратокі, і таму рухаліся ўперад вельмі асьцярожна. На кожным кроку мерылі глыбіню мора.

Ледакол рухаўся ўперад, а команда сачыла за лёдам, ці ня ўбачыць часам групы Мальмгрэма, якая месяц таму назад пакінула экспэдыцыю Нобіле і пайшла пешкам па лёдзе. Да групы Нобіле ўжо заставалася крыху больш як 150 кілёмэтраў.

Раптам на караблі, які стаяў сярод лёду, пачалася трывога На далёкай адлегласьці па лёдзе рухаўся чалавек. Ледакол даў сьвісток. Але «чалевек» згінуў, быццам праваліўся. Трывога была памылковай. Гэта была сіняя цень ад таросу (лёдавая гара). Дарога рабілася ўсё горш. Было ясна, што ледакол не праб'ецца праз лёд. Заставалася надзея, што сем астравоў можна будзе абыйсьці з поўначы. І «Красін» паплыў у абыход астравоў. Часам ён спыняўся, каб памераць глыбіню. Пачалі ламацца машыны, і карабель спыняўся, пакуль іх папраўлялі.

Увесь экіпаж меў надзею, што дзе-небудзь можа аказацца група Мальмгрэма. І «Красін» час ад часу даваў сыгналы. Але не, ўсё было нярухома і пуста навокал. Апроч экспэдыцыі «Красіна» каля сямі астравоў ня было людзей. Але затое зьвяр'я было многа. Морскія птушкі лёталі навакол «Красіна». На сьнегавых плошчах ляжалі цюлені і грэліся на сонцы, якое людзям здавалася вельмі халодным. Цюлені мірна драмалі, разьмясьціўшыся кружком навакол дзірак у лёдзе. Часамі яны падымалі ўгару свае вусатыя галовы, а потым зноў апускалі. У некаторых мясцох можна было налічыць па некалькі дзесяткаў цюленяў, але калі ледакол да іх набліжаўся, яны хутка хаваліся ў ваду.

VI

Рухацца далей немагчыма

Першага, другога і трэцяга ліпеня «Красін» вёў магутнае змаганьне з лёдам. Гэтае змаганьне для ледакола скончылася няўдачай. Кожную гадзіну ход карабля ўсё зьмяншаўся. Усяго за гэтыя дні ён прайшоў каля 140 кілёмэтраў. Спачатку ён праходзіў менш як тры кілёмэтры у гадзіну, а потым менш як два а ўрэшце ня больш як адзін. А часам у працягу гадзіны ён прабіваўся толькі на 100 мэтраў.

— Далей ісьці нельга,—гаварыў старшы мэханік ледаколу. Вы чуеце, стукае. З левай шрубай штосьці нядобрае.

Ледакол спыніўся сярод таросаў і вадалазы палезьлі рэмантаваць шрубу. Калі яны аблазілі ўсё карму ледакола, дык знайшлі, што ў левай шрубе была адламана лопасьць. З гэтай прычыны і стукаў вал. Ад гэтага вялікай небясьпекі ня было. Ледакол мог ісьці на двух, і нават на аднэй шрубе. Але гэтае папсаваньне напамінала экіпажу аб тым, што ледакол працуе праз сілу. Далей

вадалазы зрабілі яшчэ адно адкрыцьцё. Яны знайшлі, што трэснула рулявая рама, на якой вісеў руль. Далей рухацца было немагчыма і небясьпечна. Пад вечар 3 ліпеня ледакол канчаткова спыніўся на паўночны-ўсход ад сямі астравоў. Да групы Нобіле засталося толькі каля 130 кілёмэтраў.

VII

Ледакол „Малыгін“ таксама зацёрты лёдам

На пошукі экспэдыцыі Нобіле Савецкі ўрад адправіў з Архангельску яшчэ і другі ледакол—«Малыгін». На ім таксама знаходзілася лётная група з гідроплянам. На чале гэтай групы быў наш вядомы чырвоны лётнік, Бабушкін.

Прыблізна каля ліпеня месяца між нашымі ледаколамі «Красіным« і «Малыгіным» была ўстаноўлена моцная сувязь па радыё. З Малыгіна таксама атрымліваліся маларадасныя весткі. «Малыгін» быў безнадзейна зацёрты ў непраходных лёдавых палёх, у 60 кілёмэтрах ад вострава Надзеі. Да групы Нобіле «Малыгіну» засталося яшчэ ня менш як 400 кілёмэтраў, а ледакол ісьце далей ня меў магчымасьці. Трэба было скарыстаць Бабушкіна. Ён павінен быў выведаць лёдавыя прасторы і знайсьці гэтую групу. Але яго самалёт меў радыус палёту ўсяго 300 кілёмэтраў. Што рабіць. І адважны чырвоны лётнік прапанаваў сьмелы плян. Прыблізна на поўдарозе між стаянкай «Малыгіна» і мысам Лей-Сміт ляжыць група астравоў пад агульнай назвай Зямля Караля Карла. Тут вырашылі зрабіць прамежную авіябазу. Палёты Бабушкін павінен быў рабіць у наступным парадку.

Першы палёт—Бабушкін з поўным запасам бэнзына павінен быў ляцець да Зямлі Караля Карла, зрабіць там склад і вярнуцца да «Малыгіна».

У другі палёт ён павінен зноў забраць поўны запас бэнзыну і ў гэты раз ляцець да групы Нобіле. Там ён павінен быў зрабіць выведку і дапамагчы групе чым можна, і потым вярнуцца назад. Але даляцець да ледаколу яму ўжо не хапіла бэнзыну. І таму ён павінен быў спусьціцца на Зямлю Караля Карла, забраць бэнзын са свайго складу і ляцець да ледаколу.

А першы палёт Бабушкін даляцеў да Зямлі Караля Карла і зрабіў там склад бэнзыну. Але, варочаючыся назад, самалёт трапіў у густы туман і прымушаны быў сесьці на лёд. Бабушкін быў на лёдзе больш сутак. Толькі 25 чэрвеня самалёт вярнуўся на ледакол.

29 чэрвеня ўвечары Бабушкін паляцеў у другі раз. Але толькі яны ўзьняліся, як пачаўся туман і шторм. Самалёт зьнік у тумане, і ад яго ня было ніякіх вестак. На ледаколе ўсе вельмі непакоіліся за лётнікаў

Командзір ледакола «Малыгін», профэсар Візэ нават прасіў «Красіна», каб ён дапамог чым-небудзь лётнікам. Вядома, «Красін» ня мог нічым дапамагчы, таму што Бабушкін знаходзіўся ад яго прыблізна ў 500 кілёмэтраў паветранай дарогі. Ды да таго яшчэ самалёт Чухноўскага ня быў падрыхтаваны да палёту.

Але пасьля 4 дзён Бабушкін вярнуўся на ледакол. Яго самалёт блукаў у тумане, два разы садзіўся на лёд і адзін раз ледзь не затануў.

VIII

Чухноўскі рыхтуецца да палёту

Калі высьвятлілася, што ледакол «Красін» ня можа рухацца далей з прычыны моцнага і непраходнага лёду, тады было вырашана для ратунку групы Нобіле скарыстаць самалёт Чухноўскага. Самалёт хутка быў сабраны, спушчаны на лёд. Пачалася падрыхтоўка да палёту. Трэба было ўзяць з сабой усё неабходнае: харчы, зброю, цёплыя рэчы і іншыя прылады. Чухноўскі меркаваў, калі будзе магчыма, спусьціцца на лёд і забраць адтуль італьянцаў.

Пакуль ішла тэтая падрыхтоўка, Чухноўскі зрабіў пробны палёт, які ледзь ня скончыўся няшчасьцем.

Ужо шосты дзень «Красін» стаяў сярод лёду. Навакол, наколькі было відаць, былі адны і тыя самыя белыя ледзяныя палі. Часамі лёд трэскаўся і пачынаў рухацца. Тэмпэратура трымалася на нулі. «Красіна» насіла ў розных напрамках кожны дзень па некалькі кілёмэтраў. Гэта было відаць па Сямі астравох: яны то набліжаліся, то аддаляліся.

Цяпер уся ўвага экспэдыцыі перайшла на самалёт. Ледакол неяк сумна стаяў паміж лёду, ледзь дымячыся сваімі высокімі трубамі. Хто быў вольны, езьдзіў на лыжах. Іншыя займаліся паляўніцтвам на чаек, стралялі ў іх з трохлінейных вінтовак, таму што ў красінцаў другой зброі ня было.

Самалёт стаяў на сьнегавай пляцоўцы. Ён быў падобны да вялізарнай крылатай яшчаркі.

Чухноўскі сядзеў у сваёй лётнай кабінцы і выглядаў адтуль чорным шарам свайго шлему. Мэханікі Шалагін і Фядотаў заводзілі шрубы.

І раптам шрубы завылі. Самалёт некалькі разоў пахіснуўся ўперад і, перамагаючы ўласны цяжар, раптам папоўз, узрываючы сьнег і павялічваючы хуткасьць. На тонкіх нагах самалёту, як чаравікі, сядзелі кароткія лыжы, якія былі ў сярэдзіне пустыя. Лыжы падскочылі некалькі разоў, як ногі ў вароны, перад узьлетам, і самалёт нечакана павіснуў у паветры. Праз хвіліну ўсе заўважылі, што правая лыжа загнула свой тонкі хвосьцік угару і стала вэртыкальна. Яна напэўна правалілася праз сьне-

гавую скарынку і, ударыўшыся аб лёдавы ўзгорачак, зьмяніла сваё палажэньне. Ток паветра, у які ўрэзаліся тры шрубы не даваў цяжкам магчымасьці выпрастаць лыжы.

— Лыжа! Лыжа!—крычалі людзі і беглі да ледаколу.

Усе зразумелі, што зараз здарыцца няшчасьце. З ледакола ўжо ішоў наш доктар з санітарнай сумкаю праз плячо. На сьнезе чарнела запасная лыжа. Яе паклалі, каб папярэдзіць лётнікаў, што іх лыжы няспраўныя.

Але на самалёце і самі заўважылі гэта. Апарат ішоў ужо на зьніжэньне. Ён скасіўся на адно крыло і імкнуўся сесьці на здаровую лёдавую лыжу. Чухноўскі рыхтаваўся да сьмяротнага труку. Цяпер ад здольнасьці і вытрыманасьці пілёта залежала ўсё. Цяжкае цела самалёта шпарка ішло ўніз. Шрубы зараўлі над галовамі і змоўклі. Апарат ужо амаль датыкаўся пляцоўкі. Усе сачылі за ім. Раптам самалёт спусьціўся на сьнег, прабег мэтраў 50 і спыніўся, як ні ў чым ня бывала. Лётнікі ўжо выходзілі з кабінкі. Іх усе шчыра віталі. І было з чым. Каля самай пляцоўкі, калі сустрэчны паток паветра паслабеў, лыжа сама заняла нормальнае палажэньне. Лётнікі і самалёт былі цэлыя.

Цяпер наступіла самае галоўнае: трэба было ляцець да групы Вільеры (швэдзкі лётнік Лундборг узяў Нобіле на свой самалёт, і цяпер замест Нобіле кіраўніком групы застаўся капітан Вільеры).

І вось 10 ліпеня, у 4½ гадзіны дня самалёт Чухноўскага ўзьняўся і паляцеў на ўсход. На ім ляцелі: пілёты Чухноўскі і Страубе, лётнік-назіральнік Аляксееў, мэханік Шалагін і кінопэратар Блюмштэйн. Чухноўскі трымаў курс проста на востраў Карла XII, які быў відаць на горызонце. Праз 15 мінут самалёт зьнік у паветраным акіяне.

Хутка пасьля адлёту Чухноўскага з паўднёвага захаду стаў набягаць туман. Туман зьяўляўся самым злым ворагам лётнікаў. Паволі ён акутваў ледакол. Берагі і ільдзіны—усё зьнікла ў шэраватай муці. Настрой экспэдыцыі адразу ўпаў. Наш самалёт быў у небясьпецы.

Ці знойдуць яны ледакол, вярнуўшыся назад?—кожны задаваў сабе пытаньне.

Сонца зьнікла, і ў тумане ня было відаць нават жоўтай плямы па яго месцы.

Людзі на ледаколе блукалі па верхняй палубе ці па лёдзе. Усе думалі толькі ад адным, аб самалёце. Сувязь з самалётам падтрымлівалася па радыё вельмі часта.

Вось лётнікі паведамілі, што праляцелі над вострававам Карла XII. Вось яны павярнулі на поўдзень, проста на ледавікі Норд-Остлянда. Яны паведамлялі, што ўнізе рэдкі лёд і палосы чыстай вады. А далей самалёт ляцеў уздоўж ледавіка да вострава Эсмарк.

Прайшла гадзіна. Самалёт паведаміў, што ён каля вострава Грэд, на ўсход ад мыса Лей-Сьміт. Унізе чыстая вада. Самалёт кружыцца ва ўсіх кірунках, але групы Вільеры ён ня бачыць.

У чвэртку сёмай гадзіны на «Красіне» атрымалі паведамленьне, што самалёт варочаецца назад.

Праз паўгадзіны было атрымана новае паведамленьне, што самалёт знайшоў групу Мальмгрэма... і больш ні гуку.

На «Красіне» ніхто ня верыў гэтаму паведамленьню. Усе гаварылі, што Чухноўскі напэўна памыліўся. У гэтым раёне ўжо лётала многа самалётаў, і ні адзін самалёт нічога не заўважыў.

У 8 гадзін увечары з самалёту была атрымана новая радыёграма: «Ня можам знайсьці «Красіна» з-за туману. Бачылі групу Мальмгрэма. Шукаем месца для пасадкі».

Пасьля гэтага радыё-станцыя самалёту змоўкла і зусім перастала адказваць на выклікі радыста з «Красіна». Дзе былі ў гэты час чырвоныя лётнікі і што з імі, ніхто ня мог адказаць. Цяпер ужо ніхто ня сумняваўся, што яны бачылі групу Мальмгрэма, таму што паведамілі аб гэтым другі раз. Але дзе яна? Дзе яе шукаць? З самалёта няма і няма паведамленьняў. Зразумела, што з лётнікамі нешта здарылася. А магчыма яны былі зусім блізка ў гэты час каля ледаколу і шукалі яго, думала каманда «Красіна», і ўрэшце рашылі даць ім сыгнал. На лёдзе каля ледакола запалілі агонь са смаляных бочак, дошчак і масьляных ануч. Але ў тумане дым хутка зьнікаў, яго ледзь можна было заўважыць нават на блізкай адлегласьці. Гадзіны ішлі за гадзінамі. Ніхто на ледаколе ня клаўся спаць. Усе прыслухоўваліся, ці не пачуецца знаёмы шум мотору. Але ўсё было ціха.

IX

Радыёграма чырвонага лётніка Чухноўскага.

У палове першай уначы з 10 на 11 ліпеня радыё зноў загаварыла, спачатку незразумела, мармычучы нібы праз сон, а потым зусім выразна. Радыёграма паведамляла:

Начальніку экспэдыцыі. Карта 303. Мальмгрэма бачылі на шырыні 80°42′, даўжыня 25°45′ на невялікім востраканечным таросе на лёдзе... (пропуск)... вельмі рэдкім лёдам пункт. Дваіх сьцягамі, трэці ляжаў ніц, зрабілі над імі пяць кругоў пункт. Зусім чыстая вада абмежавана 80°40′ трыццатым мырыдянам берагам Норд-Осланда і лініяй вострава Рэпса на ост-нору-ост па ўказанай шырыні, таму групу Вільеры знайсьці не маглі... (пропуск)... з «Красіна»... (пропуск)... відаць быў толькі Врэдзе...»

Зноў пропуск. Радыё працавала з перабоямі. Радыст з «Красіна» Юдзіхін траціў цярплівасьць і лаяўся. Але далей пайшло гладка

«... выбару пасадкі ня было селі таросістае поле ў мілі ад берагу па якім хадзілі пункт Селі на зюд-зюд-вест мілі ад Кап-Врэдзе ці Кап-Платэн туман перашкаджае дасканала вылічыць сваё месцазнаходжаньне пункт У канцы прабегу зьнесла шасі паламаны дзьве шрубы самалёт годны пад морскае шасі ўсе здаровы запасы харчоў на два тыдні пункт Лічу неабходным «Красіну» тэрмінова ісьці ратаваць Мальмгрэма.

Чухноўскі».

Гэтая радыёграма вельмі дапамагла «Красіну». Былі выведаны ўсе падыходы да групы Вільеры. Умовы плаваньня былі спрыяючыя для ледаколу. Знойдзена група Мальмгрэма, якую ўсе лічылі загінуўшай.

Зразумела, не прыходзілася выбіраць, каму дапамагчы раней. У нашых лётнікаў былі харчы і яны былі каля берагу. А група Мальмгрэма была напэўна на краю пагібелі ў адкрытым моры.

Ледакол стаў рыхтавацца ў дарогу. Каля поўдня 11 ліпеня ён пайшоў на усход, прабіваючы сабе дарогу праз лёд.

Туман разышоўся. «Красін» паволі пракладаў сабе дарогу сярод бясконцых лёдавых палёў. За рэштку дня 11 ліпеня ледакол праплыў каля 35 кілёмэтраў.

Зусім уранку 12 ліпеня ледакол ужо быў паміж астравамі Карла XII і Брок, якія знаходзіліся адзін ад другога на 25 кілёмэтраў. Увесь прастор паміж гэтымі астравамі быў пакрыты таросамі і ільдзінамі. За кармой былі відаць чорныя скалы Карла XII. Недзе ў далячыні ад ледаколу цягнуліся пустынныя берагі Шпіцбэргена.

Ноч была ноччу толькі па гадзінах. Цягнуўся бясконцы белы дзень. Ніхто з экіпажу «Красіна» не заплюшчваў вачэй. Уся палуба «Красіна» і абедзьве фок-мачты былі ўкрыты людзьмі. Усе глядзелі. Усе сачылі, што вось пакажацца група Мальмгрэма.

На лёдзе вельмі цяжка заўважыць чалавека. Таму што ўвесь лёд укрыты шчылінамі, плямамі і паглыбленьнямі. І таму проста дзіўным здавалася, што нашым лётнікам пашанцавала ўбачыць тут людзей. Чухноўскі ўжо зноў пасьпеў паведаміць па радыё, што першы ўбачыў групу Мальмгрэма мэханік Шалагін.

Ледакол ішоў далей, а экіпаж пільна сачыў за лёдам, ці не пакажуцца там дзе-небудзь людзі. Шмат хто нават заўважаў нейкія цёмныя цені на лёдзе. Усе думалі, што гэта група Мальмгрэма, але дарэмна... Цені хутка зьніклі. І зноў быў толькі адзін бясконцы таросавы лёд.

І вось у адну вельмі халодную раніцу ў 5 гадзін вахценны начальнік, памоцнік капітана на адным таросе ўбачыў чорную пляму, якая рухалася. На гэты раз гэта быў сапраўды чалавек. Да яго было каля 10 кілёмэтраў. «Красін» падаваў сыгналы і прабіваўся ўперад, дзе быў відаць чалавек. Чым бліжэй ён падыходзіў да

ільдзіны, дзе была відаць маленькая чорная постаць, тым усё больш упэўняліся, што на гэты раз начальнік не памыліўся. На ільдзіне сапраўды быў відаць чалавек.

X

Цапі і Марыяно выратаваны

Сярод мора на абломцы ільдзіны, якая была ня больш 10-15 мэтраў ў шырыню і даўжыню, рухаўся чалавек. Ён падняў абедзьве рукі і махаў шапкай. На грудзях чалавека вісеў на шыйным рамяні бінокль. Другі чалавек ляжаў і толькі падымаў галаву і стараўся кратаць рукой. Калі ледакол быў ад ільдзіны мэтраў на 150, чалавек, які стаяў на ільдзіне стаў паказваць знакамі, каб ледакол спыніўся, таму, што ільдзіна пачала моцна качацца і пагражала перавярнуцца. «Красін» спыніўся. Трэцяга чалавека ня было. Ня было на ільдзіне і ніякіх харчоў. Там толькі ляжала некалькі пустых кансэрвных бляшанак. На палцы, якая была ўваткнута ў сьнег хістаўся сьцяжок. З анучак на лёдзе былі складзены вялікія літары. Можна было разабраць тры словы: «Просім дапамагчы харчамі». На суседняй ільдзіне былі расьцягнуты літарай «А» лётныя штаны.

Пра іх і зьвясьціў Чухноўскі ў сваёй тэлеграме (трэці ляжаў ніц).

На лёд скінулі з ледаколу дошкі і лесьвіцы. Некалькі матросаў сталі перабірацца па іх на ільдзіну, дзе былі два чалавекі. Чалавек, які чакаў савецкіх матросаў, кінуўся да іх з радасным крыкам.

— Капітан Цапі—сказаў ён, паказваючы на сябе.—Капітан Марыано дадаў ён паказаўшы на свайго спадарожніка, які ляжаў.

Марыано ўсьміхнуўся сумнай усьмешкай. Цапі ўвесь час хутка гаварыў, захлынаючыся і пераходзячы з ангельскай на французскую мову. Ён устаўляў у сваю гутарку нават асобныя рускія словы. Але матросы дрэнна яго разумелі.

— Дзе Мальмгрэм, спытаўся Брэйнкопф па-нямецку (памочнік капітана «Красіна»).

Цапі замест адказу паказаў пальцам уніз на лёд. Матросы палажылі Марыано на кавалак парусіны і панесьлі на ледакол, таму што Марыано вельмі аслабеў і ня мог рухацца. Ён ляжаў у ямцы ў лёдзе, каб схавацца ад ветру. Лёд адтаваў і шарсьцяная коўдра, якая была падаслана пад Марыано прамокла наскрозь. Каля яго ног утварылася невялікая ўпадзіна напоўненая сьцюдзёнай вадой. Савецкім маракам кінулася ў вочы, што на яго нагах ня было абутку. На іх былі толькі зусім мокрыя падраныя шарсьцяныя панчохі. Голымі нагамі Марыано датыкаўся да паверхні вады, але ня прымаў іх. Ён ужо не адчуваў холаду таму, што ногі яго былі

адмарожаны, а пальцы на іх ужо пачарнелі. Калі яго панесьлі, ён пачаў ікаць. Вада, якую ён піў раней, пацякла ў яго назад па барадзе. Яго блакітныя вочы былі поўзачынены, часам ён адчыняў іх і зноў усьміхаўся ўсё той-жа сумна шчасьлівай усьмешкай. Ён разумеў, што яго пакуты скончыліся.

Савецкія маракі аднесьлі Марыано ў санітарную каюту. Там доктар Стаднеўскі зрабіў усе захады да таго, каб захаваць яго жыцьцё, якое вісела на валаску. Доктар растлумачыў, што ў Марыано была ірвота таму, што наступала адзнака агоніі.

— Каб «Красін» прышоў гадзін на дванаццаць пазьней, Марыано, магчыма, ужо-б не засталі жывым, сказаў доктар.

У санітарнай каюце Марыано памералі тэмпэратуру. Тэрмомэтр паказаў 40. Адмарожаныя ногі італьянца былі ахоплены гангрэнай. Хворы быў такі слабы, што яго нельга было нават пасадзіць у ванну, каб абмыць. Яго абцёрлі сьпіртам. Ён увесь час быў у няпрытомнасьці, яму здавалася, што ён усё яшчэ на ільдзіне.

Другі чалавек—Цапі ўзышоў сам на ледакол. Матросы толькі крыху падтрымлівалі яго.

Каля носа ледакола ён спыніўся і голасна прачытаў слова «Красін», якое было напісана белымі літарамі на борце. Ён сам узабраўся на штор трапу, на верхнюю палубу ледакола.

Першыя словы яго былі:

«Дзякую, дзякую. Есьці».

Ён сказаў гэтыя словы задыхаючымся голасам. Ён паднёс руку да адчыненага роту, закаціў вочы, паказваючы гэтым знакам, што ён памірае ад голаду.

Выратаванага фашыцкага капітана павялі ў кают-кампанію і пасадзілі ў мяккае крэсла. У яго быў вельмі жудасны выгляд. Замест валасоў чорная тлустая грыва зьвісала ў яго амаль да плеч. На цёмным твары белай плямай выдзяляўся адмарожаны нос. Ён гаварыў хуткім тонкім голасам. Нечакана пераскокваючы ад аднэй думкі да другой.

— А Мальмгрэм? Дзе-ж Мальмгрэм?—Спыталіся ў яго красінцы.

— Памёр месяц таму назад,—адказаў Цапі. Гэта быў сапраўдны мужчына.

Фашыцкі капітан Цапі быў вельмі тоўстым і нязграбным ад апранутага на яго адзеньня. На нагах у яго былі дзьве пары ботаў, зацягнутых раменямі. Яны былі ўзьдзеты адны на адны. Адзеньне яго вельмі адсырэла, нават яго скураная шапка была мокрая.

Цапі кожную хвіліну ўздрыгваў, яго палохаў кожны рух акружаючых, нечаканы кашаль, трэск лёду за бортам, ён увесь час з нецярплівасьцю пытаўся, калі-ж яму дадуць есьці.

— Сёньня трынаццаты дзень, як мы нічога ня елі,—сказаў ён па француску. Мы пілі толькі ваду з ільдзіны.

прынесьлі шклянку гарачага кофе і тры бісквіты. Гэтую порцыю адмераў доктар. Цапі раптам выпіў кофе і пачаў есьці бісквіты. Раптам ён ускочыў, папрасіў паперы і алоўка і цьвёрдай рукой напісаў дзьве тэлеграмы. Адна—была рапорт генэралу Нобілё аб тым, што абодвы італьянскія афіцэры прыбылі на борт «Красіна». Другая зьяўлялася загадам лейтэнанту Вільеры. Вільеры быў трэцім афіцэрам загінуўшай «Італіі», а Цапі другім. Цапі быў выратаваны і ўжо ўступіў у свае правы. У выпадку, калі група Вільеры будзе выратавана, Цапі прапанаваў яму забраць з ільдзіны ўсе харчы.

У гэты час Цапі напэўна ні аб чым іншым ня думаў апроч яды. Хутка яго распранулі, каб абмыць. Красінцы зьвярнулі ўвагу на тое, што на ім вельмі многа цэплых рэчаў, якія напэўна належалі да іншых асоб. Красінцы не маглі зразумець чаму на Цапі было вельмі многа цёплага адзеньня, а на яго таварышу Марыяно ня было амаль яго зусім. Усе ўдзельнікі экспэдыцыі абменьваліся гэтымі ўражаньнямі. У іх было шмат чаго незразумелага.

XI

Апавяданьне фашысцкага афіцэра Цапі

Доктар не адыходзіў ад хворых. Ён сьцярог санітарную каюту, каб у яе не заходзілі здаровыя людзі. Марыяно ляжаў там ў няпрытомнасьці. Жыцьцё у ім змагалася са сьмерцю. Яго замёрзлае цела адыходзіла ў цяпле і Марыяно цярпеў страшныя пакуты.

Цапі адчуваў сябе куды лепш. Яго патроху падкармлівалі. Лежачы ў санітарнай каюце, ён часта клікаў да сябе пальцам санітара:

— Фьюйць, фьюйць!—пасьвістваў ён. Савецкаму санітару вельмі не падабалася такая панская манера, але ён заўсёды падыходзіў да хворага. У СССР толькі сабак так клічуць, а «паны афіцэры» італьянскага каралеўскага флёту так завуць сваіх салдатаў і «ніжніх чыноў».

Ня гледзячы на гэтыя хамскія адносіны, савецкі санітар Шчукін даглядаў Цапі, як дзіцё. Але аднойчы быў такі выпадак, Шчукін папраўляў у Цапі падушку. Ён забыўся, што перад ім фашыст-чужаземец і проста сказаў:

— А ну, перавярніся на другі бок, таварыш!

Цапі пачырванеў, узьняўся і ўскліккнуў, хоць і ня зусім чыста, па-рускі:

— Я не таварыш, я—пан, я—капітан!

Цапі крыху ведаў расійскую мову. Паводле яго ўласных слоў ён пазнаёміўся з расійскай мовай, калі знаходзіўся ва Уладзівастоку і Харбіне ў 1921 г. Ён прымаў актыўны ўдзел у інтэрвэнцыі супроць Савецкай улады. Але ня гледзячы на гэта,

савецкія матросы і іншы пэрсонал «Красіна» абыходзіліся з ганаровым фашыстам вельмі далікатна.

Хутка Цапі крыху паправіўся і расказаў красінцам гісторыю свайго вандраваньня:

— Прайшло 5 дзён з таго часу, як «Італія» разьбілася аб лёд. Радыё-сувязь не наладжвалася. Трэба было што-небудзь рабіць. Мы ўсе рызыкавалі там загінуць. Было вырашана, што Мальмгрэм, Марыано і я пойдзем да Норд-Капу. Мы лічылі, што дойдзем да яго ў 15-20 дзён. Там мы можам сустрэць людзей ці нават, як думалі, сваю базу «Чыта ды Міляно». Да Норд-Капа было каля 150 кілёмэтраў, а мы разьлічвалі праходзіць па 10 кілёмэтраў у суткі. Уначы з 30 на 31 мая мы пайшлі проста на востраў Фойн і Брок, якія былі відаць здалёку. Мы ўзялі з сабою 12 кілё пімікану (сушанае і молатае з тлустасьцю мяса) і па 3 кілё шакаладу кожны. У нас было два нажы, адна сякера, адна коўдра, компас, хронометр, сэктант і біноклі. Усю гэту маемасьць мы падзялілі і несьлі на сябе.

Калі мы выкінуліся з гондолы «Італіі», Мальмгрэм зламаў левую руку. Ён быў чалавек выключна моцнай волі. Ён перамог боль і пайшоў. Ён першы прапанаваў адправіць пешую групу.

Мы пайшлі. Але што гэта была за дарога. Таросы, таросы без канца. Мы лезьлі па ледзяных крыгах. Мы перабіраліся праз шчыліны. Мы абыходзілі палонкі. Сілы пакідалі нас вельмі хутка. Мальмгрэм з першага-ж дня стаў спатыкацца і падаць, яго зломаная рука давала сябе адчуваць. З жахам мы заўважылі, што лёд, па якому мы ідзем дрэйфуе. Вецер і плыні адносілі яго на ўсход, калі мы ішлі на захад. Яны штурхалі яго на поўнач, калі мы паварочвалі на поўдзень. Ня гледзячы на ўсе нашы патугі, мы не маглі дасягнуць берагоў.

Гэтак мы ішлі 12 дзён. Мы ясна бачылі, што дайсьці да Норд-Капа ў два тыдні мы ня здолеем. Мальмгрэм стаміўся, і кожны дзень яму рабілася ўсё горш. Аднойчы мы адпачывалі ў ледзяным паглыбленьні, у ім ня так адчуваўся халодны вецер. Тады Мальгрэм сказаў:

— Я далей не пайду. Я адмарозіў сабе ногі. Я ня маю сілы. Ідзеце адны.

Мы абодвы сталі ўгаварваць яго.

— Не, слабым голасам адказаў Мальмгрэм—я адчуваю, што мне мала засталося жыць. Для вас я цяжар. А без мяне вы хутчэй дойдзеце да берага і выканаеце свой абавязак.

Ён стаў зьнімаць з сябе знаражэньне. Спачатку мы не хацелі, але ён прымусіў нас узяць яго харчы і цёплае адзеньне. Ён аддаў мне свой компас і сказаў:

— Перадаўце яго маёй матцы, я яе ня ўбачу.

Мы забралі ўсё, што ён прапанаваў. Мы моцна паціснулі яму руку і пайшлі далей на ледзяным полі. Я агляпуўся. Мальгрэм

стаяў у ледзяной яме. Мне здалося, што ён некалькі разоў нецярпліва махнуў рукой быццам гаварыў: «ідзеце хутчэй». Праз некалькі хвілін таросы схавалі яго ад нас. Ён застаўся каля вострава Брок, ня больш як 5 кілёмэтраў было да берега. Але дайсьці да яго было нельга.

Мы пайшлі далей на захад. Канец дарогі быў яшчэ вельмі далёка, а харчы канчаліся, а зброі ў нас ня было. Мінула два тыдні, як мы пакінулі Мальмгрэма, а мы амаль не прасунуліся ўперад. Марыано стаяў вельмі слабець і ўжо ня могісьці. Ён доўга ляжаў, а калі ўставаў, дык ледзь перасоўваў ногі. Навокал была цішыня. Мы апынуліся ўрэшце на асобнай ільдзіне. Нячутна, для нас наша ільдзіна рухалася разам з намі. Часам я заўважаў, што бераг то аднаго, то другога вострава пачынаў раптам павялічвацца. Тады ў нас зьяўлялася надзея, што нас прыб'е да зямлі. Але бераг зноў аддаляўся ад нас. Нас зноў адносіла ў мора. Полярная стыхія зьдзеквалася над намі. Урэшце скончыліся харчы. З шпагату я зрабіў сіло для чаек. Мы прынаджвалі іх кавалачкамі шкуры ад ботаў. Але чайкі не хацелі ляцець на гэтую прынаду. Нас мучыў голад, але есьці ня было чаго. Мы пілі толькі адну ваду. Так прайшло 12 сутак. Стаяў вечны дзень. Мы трацілі лік дням, якія не зьмяніліся ноччу. І ўсё-такі ў нас была надзея на вызваленьне. Зусім блізка, часам проста над намі праляталі самалёты. Мы бачылі іх 6 разоў. Значыць нас шукаюць. Варта нам было пачуць шум у паветры, як нас ахапляла дзікая радасьць. Я проста скакаў па ільдзіне, махаючы сьцягам. Я крычаў, як быццам з самалёта маглі мяне пачуць. Нават Марыяно падымаўся з лёду і рухаў рукамі. Але дарэмна. Нас не заўважалі.

Я бачыў, што набліжалася сьмерць ад голаду і ад холаду і ад таго, што наша крыга раставала. Марыано зусім паміраў. Ён траціў прытомнасьць і доўга ляжаў, не адчыняючы вачэй.

Некалькі разоў ён гаварыў мне:

— Філіпо, я адчуваю, што мае гадзіны скончаны. Калі я памру, ты будзеш есьці маё цела і падтрымаеш свае сілы. Магчыма хоць цябе выратуюць.

І вось нарэшце надышоў дзень нашага вызваленьня. У гэты дзень зноў пачуўся шум самалёта, Шум то спыняўся, то нарастаў. Самалёт ішоў не звычайным курсам з паўночнага захаду. Як быццам ён ляцеў з адкрытага мора. Ён накіроўваўся проста на нас. Я ўскочыў, схапіў сьцяжок і стаў як шалёны бегаць па ільдзіне, падаючы сыгналы.

« — Варушыся, варушыся!» крычаў я Марыано. І ён сваёй слабай рукой сьцягнуў з галавы шапку і стаў яе то падымаць, то апускаць. Я думаю, што ў гэты момант мы былі падобны на вар'ятаў.

Самалёт ішоў нявысока і крыху ў баку ад нас. Тры моторы яго раўлі. На яго крыльлях я добра заўважыў пяцікутныя чырвоныя зоркі».

Цапі ўжо сядзеў на ложку. Вочы яго гарэлі. Ён узрушана размахваў рукамі. Панізіўшы голас, ён шэпчучы перайшоў на сваю родную мову: Jl velivolo russo (рускі самалёт!)

— Я маліўся, я праклінаў, я плакаў. Але самалёт праходзіў міма ён быў сёмы. Але і з яго нас ня бачылі. Самалёт зьнік у далячыні і яго шум спыніўся. Заставалася апошняя надзея, што самалёт можа яшчэ вярнуцца назад. Марыано ад гэтага вельмі паслабеў і ляжаў амаль няпрытомны.

Мінула дзьве гадзіны. Я ня зводзіў вачэй з неба. Надзея і адчай зьмянялі адзін аднаго. Але самалёт з чырвонымі зоркамі ўжо зноў гуў. Ён варочаўся, ён ляцеў проста ў сьцяну туману, які насоўваўся з захаду.

— Ачніся, ачніся!—клікаў я Марыано. Мы зноў пачалі рухацца. І здарылася цуда. Савецкі самалёт стаў рабіць над намі кругі. Адзін... другі... трэці... Ён зрабіў пяць кругоў. Нас заўважылі. Цяпер зьявілася надзея, што нас выратуюць.

Самалёт зьнік у тумане. Але мы былі ўпэўнены, што ён паляцеў за харчамі. Мы паміралі з голаду. Мы думалі, што на самалёце ня было харчоў, бо калі былі-б харчы, іх бы бязумоўна скінулі нам. Есьці, есьці—многа гарачых харчоў! Ад аднэй думкі аб ядзе кружылася галава. Так прайшлі суткі.

Гадзіны ішлі за гадзінамі, але самалёт не паказваўся. Няўжо ён пацярпеў крушэньне? Чаму ён не варочаецца? Мы ня спалі. Нам здавалася, што да нас набліжаецца самалёт, а на лёдзе чарнеюцца пакеты з харчамі. Чайка білася і крычала ў сіле. Але гэта толькі, здавалася. Марыано паміраў. Я драмаў каля яго.

— Філіпо!—сказаў слабым голасам ён. Я чую нейкае гудзеньне. Магчыма гэта самалёт. Мы ўзьнялі вочы ўгору, але ў бледным небе ня было нікога. Але на гэты раз я сам пачуў далёкае перарывістае завываньне.—Ты чуеш?—спытаў Марыано,—зноў гудзе. Бязумоўна гэта ляціць самалёт, а разам з ім ляціць і яда і жыцьцё!

Я вадзіў вачыма па небе, але самалёта ня было відаць. Што гэта, зноў галюцынацыя, галодны кошмар? Не, далёкія гукі былі чутны добра. Я ўзьбег на верх таросу і скамянеў, я ня верыў сваім вачом. Проста на мяне ішоў невядомы параход з высокімі трубамі. Ён ішоў наперарэз лёду, узлазячы на яго крыгі сваім шырокім, чорным корпусам. Сірэна яго завывала.

Гэта былі вы—«Красін», «Красін», «Красін»!

Галава Цапі ўпала на падушку і ён зачыніў вочы.

XII

Дзе Мальмгрэм?

Апавяданьне Цапі нікога на «Красіне» не здаволіла. Гэроічны вобраз доктара Мальмгрэма ўпарта вырастаў ва ўсіх на вачох. За суткі да свайго адыходу ад групы Нобіле Мальмгрэм з рэвольвэра забіў мядзьведзя, які падышоў да лятэру групы. Ён пакінуў групе Нобіле ўвесь запас мядзьвежага мяса. Са зламанай рукой і пабіты ён пусьціўся ў цяжкую дарогу па ледзяных палёх. У полярных экспэдыцыях дзяліцца на групы лічыцца вельмі небясьпечным. Гэта паслабляе экспэдыцыю і звычайна прыводзіць да гібелі людзей, якія адарваліся ад групы. Чаму-ж такі спрактыкаваны полярны дасьледчык як Мальмгрэм рашыўся на гэта? У сваім апавяданьні Цапі ня даў адказу на гэтае пытаньне.

Адчуваючы набліжэньне сьмерці, Мальмгрэм аддаў сваё цёплае адзеньне здаровым спадарожнікам. У імя абавязку ён добраахвотна аддаў і свае харчы. Няхай гэта так. Але як Цапі і Марыано маглі забраць у яго ўсё. Як можна пакінуць чалавека сярод лёду без харчоў і адзеньня. Як у іх хапіла рашучасьці кінуць свайго яшчэ жывога таварыша на верную сьмерць.

І чаму, урэшце, на Цапі былі два верхнія адзеньні, цёплыя рэчы з розных людзей і дзьве пары абутку, у той час калі Марыано ляжаў поўразьдзеты? Адзін чалавек, які-б мог, калі захацеў-бы, расказаць пра гэтую цёмную гісторыю, быў Марыано. Але яго становішча было вельмі дрэннае і ў яго нельга было пра гэта пытацца.

І праз гадзіну пасьля ратунку групы, якая насіла імя Мальмгрэма, «Красін» пайшоў далей на ўсход. На яго верхняй палубе сушыліся рэчы выратаваных італьянскіх афіцэраў. Тут-жа вісеў сіні сьцяжок, які ўзялі з ільдзіны. На ім белым шоўкам былі вышыты словы: «Ubi nec aquila». Па латыні гэта значыць: «Туды, куды арол не залятае». Гэты горды надпіс быў эмблемай палёту «Італіі» Але нехта з красінскіх жартаўнікоў пераклаў гэты надпіс на рускі лад: «Туды, куды варона касьцей не заносіць». Гэта было вельмі метка сказана.

«Красін» у сваю чаргу ішоў туды, куды «варона касьцей не заносіць». Ён ішоў туды, дзе на ільдзіне чакала ратунку група Вільеры. Савецкі ледакол ад яе аддзялялі толькі 50 кілёмэтраў.

XII

Ратунак групы Вільеры

«Красін» ішоў на ўсход. Лёд радзеў і рабіўся больш мяккім. Чуць адтавала. Быў зусім цьмяны ціхі дзень. Ледакол плыў міма цёмнашэрых скал астравоў Брока і Фойна. Часам ішоў дробны

дожджык. «Красін» рухаўся вельмі павольна. Кожную гадзіну ён мерыў глыбіню гэтых нязьведаных вод. Месцазнаходжаньне групы савецкай экспэдыцыі было вядома. Да яе заставалася зусім недалёка. На караблі ўсё з нецярплівасьцю чакала, калі-ж зьявіцца чырвоная палатка, у якой жыла група Вільеры. Гэтую палатку так звалі чужаземныя лётнікі, якія зьвярнулі ўвагу на чырвоныя сыгналы каля яе.

Калі ледакол знаходзіўся ад вострава Фойна на адлегласьці 10-15 кілёмэтраў, з яго заўважылі, што на верхавіне гэтага вострава нейкі рух. У бінокль убачылі, што з гэтага пустыннага вострава нехта падае сыгналы. На караблі захваляваліся. На ледаколе знайшліся людзі, якія сьцьвярджалі, што Мальгрэм, які выратаваўся нейкім цудам. Усе хацелі ўбачыць яго жывога.

Рух на далёкім востраве быў зусім выразны. Нехта махаў нейкім прадметам. Але «Красін» не падышоў да Фойна. На фокмачце вывесілі сьцягі, якія азначалі сыгнал:—Бачым вас. Зойдзем, ідучы назад. Ледакол стаў даваць частыя гудкі і пайшоў далей. Пад вечар ледакол ужо быў у тым раёне, дзе павінна знаходзіцца група Вільеры. Зноў командзе з ледаколу сталі здавацца цені, плямы на лёдзе, то палаткай, то людзьмі, якія рухаліся, то радыё-мачтай. Гэта быў полярны міраж. Каля 7 гадзін увечары на «Красіне атрымалі весткі, што група Вільеры бачыць ледакол.

І амаль адначасна з гэтым шчасьлівым паведамленьнем на паўночным усходзе ад ледакола ўзьняўся дымок, потым другі, трэці. «Красін» павярнуў на дымкі. Хутка каля самага горызонту можна было разабраць маленькую рыску. Гэта быў апарат швэдзкага лётніка Лундборга, які зьніжаючыся над ільдзінай, перавярнуўся. Урэшце сталі відаць маленькія постаці людзей, якія бегалі па ільдзіне. Трое з іх пайшлі на сустрач «Красіну» па сваёй вялізарнай плоскай ільдзіне. Яна была ня менш, як 300 мэтраў у даўжыню і ў шырыню. Хутка «Красін» падышоў да ільдзіны і прыстаў да яе. У гэты час савецкі ледакол знаходзіўся на 80°38′ паўночнай шырыні і 29°30′ усходняй даўжыні.

Унізе ў сьнезе стаяў чалавек у брудным, лётным «комбінэ». Валасы ў яго вырасьлі амаль да плеч. Густая барада засланяла яму амаль увесь твар. Чалавек гэты ўвесь час усьміхаўся прыемнай добрай усьмешкай. Ён зьняў вязаную шапку і моцна адрэкомэндаваўся.

— Вільеры.

З «Красіна» ўжо спускалі трап. Усе красінцы сышлі на лёд, каб абняць выратаваных, ці паціснуць ім руку. У гэтай групе ня было недахопу ў ядзе. У яе быў газолін, бэнзын, палатка. І ўсё-ж яны зрабілі ўражаньне нейкіх адмоклых людзей. Яны ўсе абрасьлі барадамі і здаваліся старэй свайго ўзросту гадоў на 10-15.

Хутка яны паказалі красінцам усе свае ўладаньні: палатку, кухню і радыёстанцыю, якая цудам засталася цэлай.

Праз нейкі час «Красін» забраў з лёду ўсе рэчы групы і пяць прадстаўнікоў яе і адправіўся назад. На ільдзіне засталася толькі разьбітая ўшчэнт гондола «Італіі» і куча мэталю, ануч і паперак.

А каля 10 гадзін увечары 12 ліпеня радыёстанцыя «Красіна» паведаміла сьвету, што група Вільеры знаходзіцца на борце савецкага ледакола. А на другі дзень на нашых радыстаў навалілася цэлая лавіна прывітальных тэлеграм, якія былі адрасаваны экспэдыцыі і выратваным. Тэлеграмы ішлі з усіх канцоў зямлі—з Масквы, Рыма, Нью-Ёрку, Уладзівастоку і нават Якуцка. Іх былі цэлыя сотні. Прыслаў прывітаньне савецкай экспэдыцыі і італьянскі фашыцкі дыктатар Мусоліні. Усе яны на розныя лады віталі і славілі нашых маракоў і лётнікаў.

Але самую вялікую радасьць прынесла нам тэлеграма начальніка швэдзкай экспэдыцыі капітана Торнбэрга. Ён паведамяў:

«13 ліпеня. Учора зьнялі з вострава Фойн капітана Сора і Ван-Донтэна. Дзьве сабакі і знаражэньне застаўлены на востраве. Вітаем вас з вялізарным посьпехам. Просім узяць на борт самалёт Лундборга.
Торнбэрг.

Значыцца тыя людзі, якія «Красін» учора знайшоў на Фойне былі людзі Сора. Усе лічылі, што яны даўно загінулі. Але «Красін» паведаміў, што на Фойне знаходзяцца людзі, і швэдзкая экспэдыцыя тэрмінова выслала два самалёты. Самалёты забралі іх адтуль.

Цяпер «Красін» ішоў забіраць групу Чухноўскага.

XIV

Група Чухноўскага

Засталася апошняя група, група Чухноўскага, якая знаходзілас больш чым у 150 кілёмэтрах ад групы Вільеры. Ледакол увесь час меў сувязь з нашымі лётнікамі па радыё. У іх усё было добра. Толькі ў Шалагіна, як паведаміў Чухноўскі, здарылася «небольшое расстройство желудка».

Пад дзеяньнем палярнага лета ільды значна развальваліся. Цяпер «Красін» іх перамагаў зусім лёгка.

Была ясная сонечная ноч. Мыс Врэдзе быў зусім блізка. Ён адкідаў вялізарную цёмна-сінюю цень на белы гладкі лёд. Лед скаваў паверхню бухты Рэйбэй. Яна ўразалася ў глыбіню Норд-Астлянда вузкім калідорам на 20 кілёмэтраў. Недзе ў канцы гэтага калідору знаходзіліся савецкія лётнікі. Хутка яны паведамілі па радыё, што бачаць «Красіна».

Але пад вечар 15 ліпеня надвор'е значна зьмянілася, з ледавікоў і з гор пачаў зьбягаць туман і пайшоў дождж. Сонца зьнікла. Навокла было шэра і пудна. Але ўжо ледакол падыходзіў бліжка да групы Чухноўскага. У тумане была відаць цёмная пляма, якая то зьяўлялася, то зьнікала. Гэта быў самалёт Чухноўскага.

«Красін» спыніўся і два лыжнікі адправіліся з ледакола да нашых лётнікаў. Праз 4 гадзіны яны вярнуліся назад з лётнікамі. Лётнікі страшна пахудзелі. Іх твары былі абветраны з чырвонымі ад бяссоньніцы вачыма, са сьлядамі сажы на твары, але радасныя. Яны весела ўваліліся ў кают-кампанію, дзе іх чакаў адпачынак.

З імі зьявіліся на ледакол яшчэ чатыры невядомых чужазомцы. Гэты быў норвэжац Нэйс і тры маладых італьянцы. Швэдзкі параход «Браганца» паслаў іх на дапамогу нашым лётнікам. І вось яны падыйшлі да групы Чухноўскага разам з нашымі лыжнікамі, якія былі пасланы з «Красіна».

Нашы лётнікі апавядалі пра свае вандраваньні.

Чухноўскі гаварыў, што яны не маглі знайсьці групу Вільеры таму, што між 6 і 10 ліпеня была магутная бура. У гэтыя дні радыёсувязь з групай Вільеры была парушана. Лётнікі адправіліся ў палёт, маючы весткі ад 10 ліпеня, што група знаходзіцца ў 10 кілёмэтрах на паўночны ўсход ад мыса Лей-Сьміт. А за 4 дні яе аднесла на поўнач яшчэ на 30 кілёмэтраў. Яны ляцелі ўвесь час над чыстай вадой не далёка ад мыса Лей-Сьміт і вострава Грэт. Там не знайшлі нікога. На берагавых ледавікох таксама нікога ня было відаць. Назад яны ляцелі недалёка ад вострава Брок і Фойна. Чухноўскі думаў знайсьці тут групу Мальмгрэма і Сора, хоць весткі аб іх лёсе былі безнадзейныя. Лецячы яны раптам заўважылі цёмную пляму. Спачатку падумалі, што гэта палатка Вільеры. Чухноўскі зьнізіў самалёт, зрабіў круг і тут толькі яны ўбачылі, што гэта ляжанка цюленяў. Паляцелі далей. Недалёка ад вострава Карла XII паказаўся рэдкі лёд. На аднэй ільдзіне яны зноў заўважылі цёмныя плямы. А калі падляцелі бліжэй, дык убачылі, што маленьні чалавечак махаў сьцягам і глядзеў уверх.

Людзі!

Чухноўскі быў упэўнены, што яны знайшлі групу Мальмгрэма, а ня Сора. Яны ведалі, што ў Сора ёсьць сабакі. Сабакі зьверху здаюцца доўгімі рыскамі, а людзі круглымі плямамі. Рысак ня было. Значыць—гэтая група Мальмгрэма. Яны сталі кружыцца над ёй, каб паказаць людзям, што іх заўважылі.

— А чаму вы ня скінулі ім харчоў,—спытаўся ў лётнікаў красінцы.—Яны-ж былі на краі галоднай сьмерці.

Тады лётнікі адказалі, што ў іх ішло змаганьне, скінуць ці не. Самалёт ляцеў з хуткасьцю 100-120 кілёмэтраў у гадзіну. Трапіць пакетам з вышыні на такой хуткасьці на маленькую крыгу амаль што немагчыма. А што было-б калі пакет упаў-бы на суседнюю ільдзіну. Галодныя людзі зрабілі-б спробу дастаць яго. Пералазячы на

другую ільдзіну яны маглі-б правaліцца ўваду і бязумоўна загінулі-б. А па-другое, калі-б пакет і трапіў да іх, галодныя людзі маглі-б накінуцца на харч і аб'есьціся. А гэта ім пагражала сьмерцю. Лётнікі параіліся паміж сабой і рашылі ня кідаць ім харчоў.

Да гэтага часу туман стаў такі тусты, што навокал нічога ня было відаць. Яны спусьціліся ніжэй і ляцелі над самымі таросамі. Прышлося ўзяць у самалёт антэну, каб не парваць яе. Спынілася сувязь. Сорак мінут яны ляцелі зыгзатамі, шукаючы ледакол. Але нічога не знайшлі. Не знайшоўшы «Красіна» яны накіравалі апарат для пасадкі да берагу, які быў відаць праз туман. Пры спуску самалёт з берагу ударыўся аб невялікі тарос. Шрубы і шасі былі паламаны. Але людзі ўсе засталіся цэлымі. Самае-ж важнае,—пашанцавала ўстанавіць радыё-сувязь з «Красіным». Бераг быў зусім блізка. Харчамі яны былі забясьпечаны на два тыдні. Апроч таго ў іх была вінтоўка і 150 патронаў. Хутка ім пашанцавала забіць на беразе лася. Іх запасы значна павялічыліся. Ім нехапала толькі солі, якую яны забыліся ўзяць з сабой пры адлёце. Але яны хутка знайшлі спосаб здабываць соль. Кансэрвнай банкай яны чэрпалі ваду, а потым грэлі яе на прымусе. Вада выпарвалася, а соль заставалася. Але куды горш было тое, што ў лётнікаў ня было ні спальных мяшкоў ні палаткі. Мэталёвая кабіна самалёта амаль не бараніла ад холаду. З гэтай прычыны яны вельмі мала спалі ўвесь час.

XV

Выратаваныя пакідаюць „Красін“

Калі «Красін» прышоў у Кінгсбэй на ўзьбярэжжы ўжо наступіла полярнае лета. У нізінах ужо пад глыбокім пухкім сьнегам беглі ручаіны. На адталінах паказаліся пучкі аксамітнага зялёнага моху і нават маленькія бледныя кветачкі.

Тут «Красін» застаў «Чыта ды Міляно», базу экспэдыцыі Нобіле. Гэта быў вялікі параход у 5000 тон умяшчальнасьці. Раней гэты параход належаў да Германіі, але пасьля вэрсальскага міру яго адабралі ў немца і аддалі італьянцам.

Выратаваныя італьянцы хваляваліся. Яны рыхтаваліся пакінуць «Красін». Амаль два месяцы таму назад яны выляцелі з берагоў гэтай самай бухты. Яны рыхтаваліся 24 мая адсьвяткаваць над паўночным полюсам гадавіну ўступленьня Італіі ў «вялікую» эўропэйскую вайну. Нобіле хацеў зьдзівіць сьвет нябывалай у гісторыі юбілейнай урачыстасьцю ў паветры над недасяжным пунктам зямной кулі... Але ўпарты полюс не здаецца бяз бойкі... 19 ліпеня ў Кінгсбэй вярнулася толькі палова экіпажу дырыжабля «Італіі». Яны былі ўсе пакалечаны фізычна і стомлены духам.

Пакалечаны пры катастрофе генэрал Нобіле цяпер ляжаў у сваёй каюце на параходзэе «Чыта ды Міляно». Генэрал быў нібы арыштаваны. Яму не дазволілі мець сувязь з чужаземцамі. Усім загадваў начальнік італьянскай ратавальнай экспэдыцыі капітан Романі ды Манойя.

І вось пачалося апошняе разьвітаньне. Да борта ледакола падышоў баркас. Апошняе прывітаньне,і шэсьць чалавек сышлі па трапу на італьянскую «тэрыторыю».

Толькі няшчасны Марыано ня меў магчымасьці рухацца. Яго цёпла ўкрылі і вынесьлі на верхнюю палубу на насілках. Слабым рухам рукі, якую ён узьняў у знак прывітаньня, Марыано разьвітаўся з красінцамі. Яго прывязалі да насілак і спусьцілі за борт у баркас.

Так скончылася гэтая нязвычайная эпопэя лёдавага паходу «Красіна».

25 ліпеня ледакол пакінуў Кінгсбэй і ўзяў курс на Ставангер. Пасьля змаганьня з лёдам ледаколу быў патрэбен вялікі рэмонт. Але нечакана ён павінен быў зьмяніць свой курс. У гэты-ж самы дзень, 25 ліпеня, каля 2 гадзін папоўдні ён атрымаў сыгналы аб дапамозе:

«Параход «Монты Сэрвантэс»... церпіць няшчасьце... бухта Рэсэрчбэй... прашу «Красіна»... прысьці... хутчэй... на дапамогу... Капітан «Монты Сэрвантэс».

Была тэрмінова склікана нарада і вырашылі хутка-ж ісьці на дапамогу.

Вахценнаму начальніку быў аддаены загад:

— Зьмяніць курс на паўднёвы ўсход!

«Монты Сэрвантэс» быў германскі турысцкі параход. Ён меў на борце 1500 пасажыраў-турыстаў і каля 300 чалавек каманды. «Монты Сэрвантэс» рабіў рэйс да берагоў Шпіцбэргена.

І вось 25 ліепня ўранку, перасякаючы тонкі рэдкі лёд, «Монты Сэрвантэс» атрымаў прабоіну ў носавай часьці. Ня гледзячы на работу ўсіх помпаў, параход напаўняўся вадой. Ён мог пратрымацца на вадзе ня больш як 16 гадзін.

Уначы з 25 на 26 ліпеня «Красін» падышоў да «Монты Сэрвантэс». Яго сустрэлі моцнымі крыкамі:

— Ура! «Красін»! Няхай жывуць рускія! Няхай жывуць Саветы!

Хутка-ж у ваду былі спушчаны два савецкіх вадалазы: Жолудзеў і Дзьмітрыяў. Яны аглядзелі дзірку, вымералі яе велічыню. Аказалася, што прабоіна была каля 3 мэтраў у шырыню і 1,5 мэтры ў вышыню. Праз нейкі час знайшлі другую дзірку, якая нагадвала сабой вузкую шчыліну.

Восем дзён мэханікі, сьлёсары і матросы «Красіна» накладалі сталёвыя латкі пад вадой на бакі «Монты Сэрвантэс».

3 жніўня рэмонт быў скончаны. Абодвы судны накіраваліся ў Норвэскі порт Гамэрфэст. Тут быў складзены акт аб тым, што

работы, якія зрабілі красінцы, добра вытрымалі пераход праз адкрыты акіян.

Уранку 6 жніўня «Красін» вышаў з Гамэрфэста ў Ставангар, каб зрабіць рамонт.

Першы паход савецкага ледакола скончыўся.

Савецкія маракі і пілёты выканалі вялікую справу міжнароднай солідарнасьці.

Паход «Красіна» і яго гэройскі ўчынак—выратаваньне экіпажу «Італіі», перамога над палярнымі ільдамі і туманамі, паказалі ўсяму сьвету на што здольны савецкія маракі і лётнікі.

І ўвесь сьвет прызнаў мужнасьць і гэройства савецкіх пераможцаў поўначы.

XVI

Другі паход „Красіна"

Першы паход «Красіна» на поўнач працягнуўся 52 дні. За гэты час каманда ледакола, якая перажыла столькі трывог і хваляваньняў была вельмі змарана і стомлена.

Але італьянскі ўрад прасіў дасьледваць раён на паўночны ўсход ад Шпіцбэргена, дзе маглі знаходзіцца астатнія 6 чалавек экіпажу «Італія», якія былі занесены разам з абалонкай дырыжабля. Да таго-ж ня было ніякіх вестак і ад Амундсэна, які выляцеў на гідропляне яшчэ 18 чэрвеня, каб выратаваць Нобіле. Была надзея, што і Амундсэн яшчэ жывы і чакае дзе-небудзь у лёдавай пустыні дапамогі. «Красіну» зноў быў даны загад ісьці на поўнач.

23 жніўня «Красін» пакінуў Ставангер.

Па дарозе да Норд-Капу ледакол трапіў у шторм, які прымусіў яго схавацца ў пратоцы Бэвэрлі-Зунд. Сюды-ж прыляцеў Чухноўскі. Навальніца ня спынялася. І таму было вырашна пагрузіць самалёт на ледакол і адправіцца на поўнач.

Праз некалькі дзен «Красін» дасягнуў 84°47′ паўночнай шырыні. Мора тут ужо пачынала замярзаць. Далей на поўнач ісьці было нельга. Ледакол павярнуў на паўднёвы ўсход да вострава Карла і хутка апынуўся недалёка ад тых месц, дзе былі знойдзены італьянцы.

Ад вострава Карла «Красін» накіраваўся на паўночны ўсход да зямлі, якую яшчэ ў 1707 годзе першы заўважыў ангельскі мораплаўца Джыліс. Амаль праз 200 гадоў пасьля яго адкрыцьця гэта пацьвердзіў адмірал Макараў, які на ледаколе «Ярмак» плаваў да паўночных берагоў Шпіцбэргена.

Аднак «Красін» не знайшоў ніякай «Зямлі Джыліса». Зямлі ня было. Замест зямлі было пакрытае лёдам мора. Напэўна і Джыліс і Маракаў прынялі за востраў просты міраж, ці далёкія воблакі.

Ад няіснуючай «Зямлі Джыліса» «Красін» прайшоў да астравоў зямлі Франца Іосіфа, якія былі пакрыты сьнегам і лёдам.

Але і тут ня было ніякіх сьлядоў ні італьянцаў ні Амундсэна. «Красін» зрабіў на беразе склад харчоў, паставіў савецкі сьцяг і павярнуў на поўдзень. Тым часам на поўначы ўжо насоўвалася полярная зіма. Дні рабіліся карацей. Марозы ўзмацняліся. Мора пакрылася непраходным лёдам. Ад полюса са сьвістам, які не змаўкаў, песьліся навальніцы.

23 верасьня «Красін» атрымаў па радыё загад варочацца «да дому».

У моцную навальніцу, пры лютым ветры, «Красін» узяў курс на паўднёвы захад і перасек Барэнцава мора па простым кірунку, не заходзячы на Шпіцбэрген. Ад паўночных берагоў Норвэгіі ледакол накіраваўся ў Паўночнае мора, а адтул—у Балтыцкае. 5 кастрычніка «Красін» ужо быў у Ленінградзе.

Усяго «Красін» быў у плаваньні 112 сутак. За гэты час ён прайшоў каля 20.000 кілёмэтраў, з іх амаль палову сярод палярнага лёду.

XVI

„Малыгін“ сярод лёду

У той час, калі «Красін» павінен быў прабіцца, каб дапамагчы італьянцам, праз палярны лёд з захаду, другі савецкі ледакол—«Малыгін»—атрымаў загад ісьці ратаваць спадарожнікаў Нобіле з усходу.

«Малыгін» узяў запас харчоў на восем месяцаў. 13 чэрвеня ён хутка вышаў з Архангельскага порта і накіраваўся да паўночных берагоў Шпіцбэргена.

Кіраўніцтва экспэдыцыяй было даручана спрактыкаванаму палярнаму дасьледчыку—профэсару Візэ. Візэ ў 1912 годзе хадзіў з Сядовым на параходзе «Фока» на паўночны полюс. Памочнікам Візэ быў прызначаны Лаўроў, удзельнік палярных экспэдыцый 1910—1915 году на ледаколах «Таймыр» і «Вайгач». Гэтыя ледаколы зрабілі пераход з Уладзівастоку ў Архангельск.

Капітанам на «Малыгіну» быў стары морскі воўк Чарткоў, які не адзін раз плаваў праз ільды Карскага мора да берагоў Сібіру.

На борт «Малыгіну» быў пагружаны самалёт «Юнкерс», на якім павінен быў дасьледваць палярныя ільды спрактыкаваны лётнік Бабушкін.

Плаваньне ўздоўж паўночна-ўсходніх берагоў Шпіцбэргенскіх астравоў куды цяжэй, чым уздоўж заходніх берагоў. На Барэнцавым моры амаль заўсёды лютуюць штормы. Яго паверхня забіта лёдам. І нездарма шмат якія маракі завуць гэтае мора «могілкамі загінуўшых караблёў».

Комітэт Асоавіяхэму, пасылаючы «Малыгін» в усходняга боку Шпіцбэргена да вострава Фойна, наперад ведаў, што «Малыгін» не праб'ецца праз ільды да вострава Фойн раней як у палове ліпеня.

Вось чаму на «Малыгіна» і пагрузілі самалёт. Ледаколу было загадана прабіцца праз ільды як мага далей на поўнач. А тады Бабушкін павінен быў зрабіць на самалёце рад палётаў да вострава Фойна, знайсьці там італьяпацаў і дапамагчы ім: скінуць харчы і цёплае адзеньне.

Аднак гэты плян ня выканалі. 18 чэрвеня «Малыгін» увайшоў ў ільды і накіраваўся да вострава Надзеі. Хутка змаганьне з лёдам стала не пад сілу ледаколу. У 60 кілёмэтрах ад вострава ён быў канчаткова зацёрты лёдам.

Было вырашана арганізаваць паветраную экспэдыцыю, але да вострава Фойна, у раёне якога знаходзіліся італьянцы, было ня менш як 425 кілёмэтраў, а самалёт ня мог ляцець далей чым на 300 кілёмэтраў туды і 300 назад.

Трэба было зрабіць на лёдзе прамежную базу і на ёй скласьці запас бэнзыну. Гэта заняло некалькі дзён. 24 чэрвеня Бабушкін выляцеў з поўным запасам бэнізну да вострава Карла. Тут ён пакінуў 5 бідонаў бэнзыну па 20 літраў кожны. Лецячы назад самалёт трапіў у туман, і Бабушкін быў прымушаны сесьці на лёд. Лётніка і яго двух спадарожнікаў некалькі разоў атакоўвалі белыя мядзьведзі, якіх прыходзілася бязупынна адганяць ракетамі і стрэламі.

29 чэрвеня, калі туман крыху разышоўся, Бабушкін парашыў зрабіць спробу даляцець да вострава Фойна. Ален не пасьпеў ён адляцець і некалькі дзесяткаў кілёмэтраў ад ледакола, як зноў насунуўся туман. Прышлося зьнізіцца і ляцець на вышыні каля 50 мэтраў.

Бабушкін адляцеў ад «Малыгіна» прыблізна каля 120 кілёмэтраў і быў прымушаны сесьці на лёд. Туман быў такі густы, што Бабушкін і яго двое спадарожнікаў—радыст Фоміных і борт-мэханік Грошаў—ня бачылі нічога ў 2 кроках ад сябе. Лётнікі прасядзелі на лёдзе трое сутак. Хутка пачалася сьнежная завіруха. Лёд трашчэў і ламаўся. Здавалася, што пагібель была нямінучая.

На чацьвёртыя суткі шторм пачаў спыняцца. Надвор'е выпагадзілася. Паўзамёрзлыя лётнікі ўзьняліся на самалёце і рашылі ляцець назад на «Малыгін». У іх ня было харчоў і бэнзын канчаўся.

Але «Малыгіна» на тым месцы, дзе яго пакінулі чатыры дні назад лётнікі, ня было. Ільды аднесьлі ледакол невядома куды. Прышлося зноў сесьці на лёд і думаць, што рабіць.

Селі на ільдзіну, на ёй правялі яшчэ адну ноч. Раніцой рашылі ляцець шукаць ледакол сярод лёду. Рыхтуючыся да старту, радыст Фаміных дапамагаючы заводзіць крыло, праваліўся пад лёд. Мокрага і дрыжачага ад холаду Фаміных таварышы пасадзілі на самалёт.

Бабушкін рашыў альбо загінуць альбо ўзьняцца,—узялі старт і паляцелі.

Праз гадзіну сярод лёду ўбачылі дымок з «Малыгіна», а праз некалькі хвілін самалёт спусьціўся каля ледакола.

У часе штурму лёд перасунуў яго амаль на 60 кілёмэтраў. Калі шторм спыніўся, дык ледакол быў усяго толькі ў 3-х кілёмэтрах ад вострава Надзеі.

За пяць дзён шторм крыху разагнаў ільды. 4 ліпеня «Малыгін» ужо мог прабівацца ўперад. За суткі ледакол рабіў ня больш 5 кілёмэтраў. Ня гледзячы на гэта да 10 ліпеня «Малыгін» дасягнуў 78°30' паўночнай шырыні і знаходзіўся ў адлегласьці ўсяго толькі 200 кілёмэтраў ад італьянцаў.

Але далей дарогу зноў перагарадзілі лёдавыя палі. Бабушкін рашыў ляцець да італьянцаў, але густы туман зноў прымусіў яго з паўдарогі вярнуцца назад. Пры пасадцы на няроўнае лёдавае поле ў самалёта паламаліся лыжы. Гэта была пятнаццатая пасадка на лёд. Пятнаццаць разоў Бабушкін рызыкаваў сваім жыцьцём.

13 ліпеня «Малыгін» дасягнуў 79° паўночнай шырыні. Да італьянцаў было толькі 120 кілёмэтраў. Капітан ледакола Чарткоў рашыў прабрацца далей. Але ў гэты момант атрымана радыё, што «Красін» выратаваў абедзьве групы. Далей рухацца на поўнач ня было ніякага сэнсу.

«Малыгін» павярнуў на поўдзень. Лёд абкружаў яго з усіх бакоў. Ён сыходзіўся, разыходзіўся, станавіўся старчма і сьціскаў «Малыгін», быццам пробваў моцнасьць яго бортаў. У працягу 3 сутак ледакол дарэмна рабіў спробы выбрацца з ледзяных акоў. Сустрэчнаю плыньню яго адносіла назад на поўнач. Лёд усё мацней і мацней сьціскаў ледакол. У бортах выскачыла некалькі заклёпак, у трум пацякла вада. Машыны ледзь пасьпявалі яе выліваць.

17 ліпеня «Малыгін» з вялікай цяжкасьцю выбраўся ў адкрытае мора. Тут ён атрымаў новы загад—зрабіць усё магчымае, каб адшукаць Амундсэна, які бясьсьледна згінуў з 18 чэрвеня.

І ня гледзячы на тое, што ён быў папсаваны, «Малыгін» рашыў ісьці шукаць Амундсэна.

Ён зноў накіраваўся да Шпіцбэргена, але тут сустрэў вельмі таўсты лёд. Яго таўшчыня дасягала пяці мэтраў. Вядома, такую таўшчыню ня мог перамагчы ніводны ледакол у сьвеце.

Тым часам запас апалу канчаўся. Вугля засталося толькі дзён на шэсьць. Прэснай вады таксама засталося мала. Усё гэта прымусіла капітана Чарткова павярнуць на паўднёвы ўсход.

22 ліпеня «Малыгін» трапіў у моцную навальніцу, якая лютавала амаль двое сутак. Толькі 24 ліпеня ён увайшоў у горла Белага мора.

«Малыгін» прабыў у плаваньні 42 дні. Хоць на яго долю і ня выпаў гонар выратаваць італьянцаў, але яго плаваньне паміж ільдоў зьяўляецца само па сабе вельмі гэроічным.

XVIII

Сьмерць Амундсэна

Гэтую кніжку аб чатырохвяковым змаганьні чалавека за ўладаньне поўначчу мы павінны скончыць апавяданьнем пра пагібель найвялікшага полярнага дасьледчыка Роальда Амундсэна.

Апошнія старонкі гісторыі заваёвы поўначы павінны па праву належаць да гэтага гэроя полярных ільдоў.

Амундсэн зьяўляецца рэдкім прыкладам выключнай адданасьці справе. Яшчэ хлопчыкам ён прачытаў гісторыю Франклінаўскай экспэдыцыі і сказаў сабе:

«Я буду полярным падарожнікам!»

І ўсё яго жыцьцё было аддана гэтай ідэі. З гэтай прычыны Амундсэн кінуў унівэрсытэт і юнаком паступіў простым матросам на кітабойнае судно. Потым ён прымаў удзел у бэльгійскай экспэдыцыі да паўднёвага полюса. А ў 1903—1906 годзе адкрыў паўночна-заходні праход. Потым ён рыхтаваўся да самастойнай экспэдыцыі на паўночны полюс.

Але тут Амундсэна чакала першая няўдача. З вялікай цяжкасьцю ён арганізаваў экспэдыцыі на паўночны полюс. Ён ужо хацеў плысьці на поўнач, як раптам атрымаў паведамленьне, што паўночны полюс адкрыты Піры. Аднак Амундсэн ня вельмі сумаваў.

— Калі адкрыты паўночы полюс, дык яшчэ не адкрыты паўднёвы,—сказаў ён. І хутка ён пераменіў курс з поўначы на поўдзень.

Пасьля надзвычайна вялікіх цяжкасьцяй і падарожжа на лыжах па антарктычным контынэнце, Амундсэн 14 сьнежня 1911 г. дасягнуў паўднёвага полюса.

З 1914 г. Амундсэн аддаў усю сваю ўвагу поўначы. З кожнай новай спробай пашыраліся новыя магчымасьці. Дзякуючы Амундсэну, узьнікла вялікая пытаньне аб міжнародным трансарктычным паветраным шляху.

Паўночна-заходні праход,—Паўднёвы полюс, —Паўночна-усходні праход —Шпіцбэрген —Паўночны полюс —Аляска. Вось галоўныя этапы жыцьцёвага шляху Амундсэна.

З-за полярных дасьледваньняў ён адмовіўся ад уласнага шчасьця, ад сямейнага жыцьця. Усё сваё жыцьцё ён пражыў халасьцяком. Ён дасягнуў сусьветнай славы, але застаўся бедняком, амаль жабраком. Яму нярэдка прыходзілася сядзець у няпаленай кватэры, таму што ня было грошай, каб купіць вугалю.

Малады амэрыканскі міліярдэр Лінкольн Эльсворт, які даваў яму грошы для нарыхтаваньня экспэдыцыі ня раз казаў:

— Я вельмі люблю старога норвэжца за тое, што ён так пагарджае багацьцем...

Амундсэн дасягнуў полюса на «Норвэгіі» і ўжо марыў распачаць плянавыя дасьледваньні Арктыкі, але фашысцкі генэрал Нобіле, якому Амундсэн адкрыў усе свае сакрэты, рашыў пачаць дасьледваць яе самастойна.

Організоўваючы экспэдыцыю на дырыжаблі «Італія» Нобіле не прапанаваў Амундсэну прыняць удзел у гэтай экспэдыцыі і дапамагчы парадай.

Нобіле, навічок яшчэ ў полярных падарожжах, абмінуў Амундсэна, спрактыкаванага «полярнага ваўка»!..

Вядома Амундсэну было крыўдна. У яго былі з генэралам разыходжаньні. І Амундсэн ня любіў Нобіле, так як і Нобіле ня любіў Амундсэна. Яны былі вельмі розныя людзі.

Але, ня гледзячы на гэта, калі ў Эўропу прышло паведамленьне, што з «Італіяй» здарылася катастрофа, Амундсэн пачаў думаць як-бы дапамагчы Нобіле і яго спадарожнікам.

Ён паехаў у Францыю і дамогся таго, што францускі ўрад даў пад яго загад лепшы морскі гідраплян «Латам» і самага напрактыкаванага лётніка—Гільбо.

Амундсэн узяў свайго таварыша—норвэскага лётніка Дытрыхсэна. Апроч Амундсэна, Гільбо і Дытрыхсэна, у экіпажы «Латама» былі мэханік Бразі, радыст Валеты і назіральнікКівэрвіль.

18 чэрвеня «Латам» вылецеў на поўнач і не вярнуўся.

— Дзе Амундсэн?

Два месяцы сьвет жыў у трывозе за вялікага дасьледчыка. Было зроблена ўсё магчымае, каб адшукаць яго. Але ўсё дарэмна. Амундсэн і яго пяць спадарожнікаў бясьсьледна згінулі ў краіне белага маўчаньня.

30 жніўня ў моры недалёка ад Фуглоі (на поўначы Норвэгіі) быў знойдзены паплавок ад гідрапляна. Гэты паплавок паслалі ў Францыю. Там сказалі, што гэта паплавок ад «Латама». А праз нейкі час на паўночным беразе Норвэгіі знайшлі рэзэрвуар зьнікшага гідрапляна. Гэтыя знаходкі робяць нясумненнай трагічную пагібель «Латама» і яго экіпажу.

Амундсэн загінуў, выляцеўшы ратаваць другіх! І ці не хвалюе да ўзрушэньня гэты гэройскі ўчынак вялікага дасьледчыка?

У імкненьні дапамагчы экіпажу «Італіі», які пацярпеў крушэньне Амундсэнам ня кіраваў ні гонар, ні грошы. Славу ён ужо меў, а да грошай адносіўся абыяка. Але яго прымушала ляцець на поўнач толькі жаданьне дапамагчы людзям, якія гінулі. І за гэты ўчынак Амундсэн будзе жыць доўга ў памяці патомства.

Увага: у памяць вялікага дасьледчыка зямля Франца-Іосіфа зараз пераймянавана ў зямлю Амундсэна.

Некалькі слоў пра экспэдыцыю ледакола „Седов“

У 1930 годзе Савецкі ўрад намерыўся паслаць на Паўночную Зямлю першых людзей, якія-б засталіся там і ўсебакова дасьледвалі яе.

Для гэтай экспэдыцыі быў нарыхтаваны савецкі ледакол «Седов». «Седов» вышаў ў мора ў ліпені месяцы. І ўранку 20 ліпеня ўжо быў недалёка ад вострава Новая Зямля. У гэтым годзе на экспэдыцыю «Седова» было ўскладзена некалькі задач. Апроч таго, што ён павінен быў даставіць на Паўночную Зямлю дасьледчыкаў, ён павінен быў зайсьці яшчэ на Зямлю Амундсэна, забраць адтуль старых зімоўшчыкаў, а на іх месца пакінуць новую зьмену. На Паўночную Зямлю «Седов» вёз экспэдыцыю. На чале гэтай экспэдыцыі стаяў Ушакоў, які тры зімы быў на востраве Врангеля і зараз з некалькімі сваімі таварышамі захацелі стаць першымі людзьмі, якія павінны былі ступіць на Паўночную Зямлю. Ні адна нага чалавека ня ступала яшчэ на яе.

«Седов» павінен быў падысьці да Паўночнай Зямлі, дасьледваць яе, адкрыць яе заходнія берагі, якіх яшчэ ніхто ніколі ня бачыў. У экспэдыцыі ня было ўпэўненасьці, ці справіцца ледакол са сваімі задачамі.

На 77° 22' паўночнай шырыні распачаўся лёд. Ледакол ішоў далей і вось у ноч з 21 на 22 ліпеня з бортаў «Седова» ў моцны бінокль можна было заўважыць туманныя абрысы далёкай яшчэ зямлі Амундсэна. Праз нейкі час радысту «Седова» пашанцавала зьвязацца па радыё з колёністамі Зямлі Амундсэна. Колёністы наведамілі, што да Зямлі Амундсэна можна падысьці толькі ўздоўж астравоў Гукера і Скот-Кельцы і Мёртвага Цюленя.

Позна ўначы, пры жоўтым асьвятленьні нізкага палярнага сонца ледакол увайшоў у бухту Ціхую Зямлі Амундсэна. У бухце Ціхай «Седов» прастаяў толькі адны суткі, пакінуў там на зімоўку новую зьмену, забраў старых зімоўшчыкаў і пайшоў далей у ільды. У бухце Ціхай сярод новай зьмены зімоўшчыкаў засталася першая жанчына на зямлі Амундсэна і першая зімоўшчыца—комсамолка-біолёг Дэмэ.

Настала жорсткае змаганьне з лёдам. Ледакол сьпяшаўся да Новай Зямлі, дзе ён умовіўся сустрэцца з ледаколам «Сибиряков», які выйшаў з Архангельску з запасамі грузаў для экспэдыцыі. На «Сібірякова»-ж сядоўцы павінны былі перадаць зімоўшчыкаў колёністаў з Зямлі Амундсэна.

6 жніўня ледакол цэлы дзень змагаўся з лёдам. Расьціскаючы вялізарныя лёдавыя крыгі, ён паволі прасоўваўся ўперад.

І вось урэшце паказаліся берагі Новай Зямлі. «Седов» прыбыў у Рускую гавань і тут сустрэўся з ледаколам «Сибиряковым», які чакаў яго.

«Сибиракоў» прывёз для садоўцаў лісты, газэты і весткі з іх пролетарскай бацькаўшчыны. Уся команда з прагнасьцю накінулася на іх.

У самы кароткі тэрмін з «Сибирякова» на «Седова» быў перагружаны кардыфскі вугаль, запасы харчоў і знаражэньня. Зімавальнікі, якіх «Седов» забраў з Зямлі Амундсэна перайшлі на «Сибирякова». Ён павінен быў іх даставіць у Архангельск.

12 жніўня «Седов» разьвітаўся з «Сибиряковым». «Сибиряков» адправіўся ў Архангельск, а «Седов»—далей у акіян, бліжэй да Паўночнай Зямлі.

Хутка паказаліся ізноў ільды. Ледакол спыніў ход. Да 15 жніўня ён вёў адчайнае змаганьне з лёдам. Ледакол то бездапаможна адступаў перад лёдавай стыхіяй, то ізноў налазіў на лёд, расьціскаў яго і рухаўся далей. 15 жніўня з палубы нечакана перад вачыма адкрылася невядомая нікому зямля. Гэтая зямля яшчэ не абазначана і на картах. Ледакол, змагаючыся з моцным лёдам, надыходзіў ужо блізка да яе. Гэтай зямлі далі назву Зямля Візэ ад імя профэсара Візэ, які знаходзіўся на борце ледакола «Седов».

Проф. Візэ многа гадоў таму назад прасачыў дрэйф карабля «Сьвятая Ганна» і прышоў да заключэньня, што ў гэтых мясцох павінна існаваць зямля. «Седову» пашанцавала давесьці правільнасьць навуковай гіпотэзы проф. Візэ.

Гэтая зямля ўяўляла сабой няпрыветны скалісты востраў. На ім ня было ніякіх адзнак жыцьця.

Ледакол «Седов» нядоўга быў каля гэтых няпрытульных паўночных астравоў. Надыходзіла жудасная полярная зіма. Трэба было сьпяшацца. І таму былі ўжыты ўсе захады, каб хутчэй выгрузіць на бераг харчы і ўсе неабходныя прылады для зімавальнікаў. Калі было ўсё скончана, «Седов» разьвітаўся з Ушаковым і яго таварышамі і перамагаючы моцны лёд, адправіўся назад.

На адным востраве, якому далі назву «Сергей Каменев» засталося пяць нашых савецкіх зімавальнікаў. Застаўся паляўнічы Жураўлёў, напрактыкаваны зьверабой прамыслоўца Новай Зямлі, радысты-комсамолец—Ходаў, пачальнік гэтай групы Г. Ушакоў, удзельнік партызанскага руху на Дальнім Усходзе і геолёг Урванцаў. Урванцаў 10 гадоў правёў у дасьледваньні Таймырскага краю на поўначы Сібіру. Ён адкрыў там залежы вугалю, коляровых мэталяў, якія ўжо распрацоўваюцца. Таварыш Урванцаў вучоны, грамадзкі работнік...

XX

Першыя весткі з паўночнай зямлі

«Хутка ўжо месяц, як на астравох Сяргея Каменева недалёка ад Паўночнай Зямлі засталіся чатыры чалавекі. Мае спадарожнікі сьмелыя людзі, спрактыкаваныя полярнікі, дружныя таварышы,

Маем 42 сабакі, запас харчоў на тры гады. Наша задача—дасьледваць заходні бераг Паўночнай Зямлі. На яго ня ступала нага чалавека. У ясныя дні мы бачым таемныя вялізарныя скалы, пакрытыя тлетчарамі і сьнегам. Мы ўжо бачылі пакрыўджаную прыродай чукотку, мяцельны Врангель, бліскучую красуню—зямлю Франца, плачучую туманамі Новую Зямлю ,і таму дзівімся суровасьці Паўночнай Зямлі. Рэдка на некалькі гадзін паказжацца сонца, неба заўсёды шэра-алавянае. Толькі ўпачы звычайна на поўначы бачым вузкую, быццам прарэзаную нажом шчыліну, якая афарбована чырвонай зарой.

Дні меншаюць. Хутка сонца схаваецца на доўтія чатыры месяцы і надыдзе полярная, па-эскімоску—вялікая ноч. Месяц і полярныя зьзяньні будуць адзінымі крыніцамі сьвятла. З гэтай прычыны мы сьпяшаемся скарыстаць сьветлы час і прайці па лёдзе на поўнач, каб дасьледваць бліжэйшы раён і зрабіць дэпо харчоў для будучых работ.

Для работы было патрэбна многа рабочых рук. Мелі чатыры пары. Было цяжка, але справіліся. Вучым сабак і загатаўляем мяса. Б'ём цюленяў. Мядзьведзі доўга абміналі суседзтва з намі. Урэшце, у адзін дзень на 300 мэтраў ад нашай хаты прайшло пяць штук. Яны вельмі павялічылі запас мяса ў кладовай. Паляўніцтву перашкаджаюць бязупынныя вятры. Усе здаровыя, бадзёрыя, жывём адным жыцьцём з працоўнымі Савецкага Саюзу.

УШАКОЎ».

26-га верасьня 1930 г.

XXI

Трансарктычны міжнародны паветраны шлях

Насьля таго, як у 1921-1922 гг. Амундсэн зрабіў дзьве няўдалых спробы прабрацца праз ільды на караблі «Мод» на полюс, ён сказаў сабе:

«Не, караблю суджана быць пераможцай у краіне адвечнага лёду. Будучыня тут належыць да аэропляна і дырыжабля».

У 1923 г. Амундсэн распачаў паветраную атаку на полюс. Няўдачы і іншая практыка ўпэўнілі яго, што аэропляны і нават гідропляны нягодны для полярных палётаў. Застаецца чарга за дырыжаблем.

Мы ўжо бачылі, што палёт Амундсэна на дырыжаблі «Норвэгія» ў 1926 г. скончыўся поўным посьпехам. У першы раз за чатыры сталецьці змаганьня за паўночныя шляхі чалавек пераляцеў з Эўропы ў Амэрыку паўночным шляхам. Ён таксама адкрыў і самую карацейшую паветраную дарогу з Эўропы ў Кітай і Японію.

Зьдзейсьніўшы гэты выключна ўдалы пералёт. Амундсэн бярэцца за ажыцьцяўленьне даўнейшых мар першых піонэраў паўноч-

нага шляху з Эўропы ў Кітай: Себастыяна Кабота і Вільяма Барэнца. Але гэтая мара атрымала сваё ажыцьцяўленьне ня так, як аб гэтым думалі Кабот і Барэнц. Самы кароткі шлях з Эўропы да ўсходніх берагоў Азіі ня морам, а паветрам. Паветраны паўночны шлях Лёндан—Токіо мае ня больш 10.000 кілёмэтраў, у той час як морскі шлях ад Лёндану да Токіо больш як 20.000 кілёмэтраў. Дарога морам з Лёндану ў Токіо ці Сан-Францыско патрабуе ня менш як 30 сутак. Паветраны шлях па гэтым маршруце патрабуе ня больш як 5—6 сутак, а магчыма і менш.

Вядома, на паветраным шляху такога кірунку абавязкова павінны быць пабудаваны дапаможныя станцыі і базы для пасадкі аэропляпаў і дырыжабляў, для рэмонту іх, зьмены, пагрузкі апалу і г. д.

З гэтай прычыны вялізарнае значэньне набываюць нашы савецкія полярныя астравы і поўастравы: Мурманск, Новая Зямля, Паўночная Зямля, Нова-Сібірскія астравы, востраў Врангеля. Усе гэтыя пункты зьяўляюцца нібы натуральнымі этапамі будучых паветраных шляхоў праз поўнач.

У прыватнасьці востраў Врангеля можа быць зручным вузлавым пунктам, дзе будуць скрыжоўвацца паветраныя шляхі з Кітаю і Японіі ў Нью-Іорк з аднаго боку, і з Заходняй Эўропы ў Сан-Францыско—з другога.

Пералёт Амундсэна на дырыжаблі «Норвэгія» паставіў пытаньне аб паўночным полярным паветраным шляху на практычную глебу. У 1926 г. па ініцыятыве Фрытьюфа Нансэна было арганізавана міжнароднае таварыства вывучэньня паўночнай полярнай вобласьці пры дапамозе дырыжабля (Аэроарктык).

Падрабязныя дасьледваньні Арктыкі, якія мяркуюць зрабіць, павінны будуць вызначыць і найбольш зручны маршрут для дырыжабляў з Эўропы на далёкі ўсход Азіі і далёкі захад Амэрыкі.

Калі будзе ўстаноўлены трансарктычны паветраны шлях, далёкая поўнач будзе канчаткова заваёвана чалавекам і ўвойдзе ў кола культурнага сьвету.

Магчыма, што ў самай недалёкай будучыні полярныя пустыні зажывуць новым жыцьцём.

Дзесяткі сталёвых паветраных птушак і паветраных караблёў будуць ажыўляць гэтыя покуль яшчэ мёртвыя прасторы. На пустынных цяпер астравох будуць пабудаваны станцыі паветраных зносін, радыёстанцыі, склады, гасьцініцы і, магчыма, курорты ды санаторыі. Шмат якія дактары даўно ўжо заўважылі, што жыцьцё ўлетку ў полярных краінах робіць добры ўплыў на худых і стомленых гарадзкім жыцьцём людзей. Спакойная прырода поўначы (вядома толькі ўлетку) аднаўляе страчаныя сілы і амаль абсолютна чыстае паветра вылечвае нават і тубэркулёз.

За апошнія гады амэрыканцы і англьцы тысячамі едуць адпачываць на поўнач. У полярныя краіны кожнае лета адпраўляюцца

параходы з турыстамі. І кожны год полярны турызм пашыраецца ўсё больш. Той, хто хоць раз набываў на поўначы, той бязумоўна зноў захоча ўбачыць яе хараство.

XXII

Арктыка—краіна белага маўчаньня

Арктыка—гэта значыць «краіна белых мядзьведзяў»—часта таксама носіць назву і «краіны белага маўчаньня».

Хто ня быў на поўначы, таму цяжка ўявіць сабе ўсю халодную цішыню полярнай вобласьці. На крайняй поўначы, сярод адвечных льдоў, няма амаль ніякага жыцьця, і толькі завірухі і навальніцы парушаюць тут адвечную цішыню. Але і вецер, праляталючы над лёдавымі палямі амаль ня робіць шуму. Тут няма ні дрэваў, ні голых гор, ні глыбокіх цясьнін, ні іншых якіх-небудзь перашкод, якія робяць супраціўленьне ветру. Такой і маўчаньне сустракае вандроўцаў у краіне, якая яшчэ не скарылася перад чалавекам.

Арктыка—краіна надзвычайна вялікіх марозаў, вечнага лёду і сьнегу—акутана ў працягу паўгода начным змрокам. І гэта робіць яшчэ больш недасяжнай для чалавека вобласьць далёкай поўначы.

Таемнасьць і недасяжнасьць полярных краін былі для шмат якіх дасьледчыкаў той прыцягальнай сілай, якая як магніт прыцягвала іх на поўнач. Мы ўжо бачылі, як на працягу чатырох вякоў адважныя падарожнікі і дасьледчыкі імкнуліся прайсьці як мага далей у полярную частку зямной кулі, каб паведаміць сьвету аб тайне крайняй поўначы. Колькі падарожнікаў аддалі за гэта жыцьцё і загінулі ў змаганьні з полярнай прыродай. Ня гледзячы на гэтыя няўдачы і розныя недастачы, нават пагібель ня зьнішчыла ў дасьледчыкаў імкненьне разгадаць полярную прыроду, разгадаць тайну полюсаў.

На зьмену мучальнікам і гэроям, якія загінулі, ішлі новыя змагары, такія самыя сьмелыя і самаахвярныя. Найбольш яскравы прыклад такога полярнага гэроя-дасьледчыка мы бачым у асобе Роальда Амундсэна.

Дзякуючы рабоце такіх дасьледчыкаў і падарожнікаў мы сталі зараз напярэдадні поўнай заваёвы полярных краін. І толькі яны больш ці менш поўна пазнаёмілі нас з полярнай прыродай, з хараством краіны белага маўчаньня.

У чым-жа заключаецца казачнае хараство далёкай, бязьлюднай і, здавалася-б, панурай поўначы?

Вядома, узімку, калі стаіць доўгая полярная ноч, поўнач ня мае нічога, што-б магло прывабіць чалавека. Але за тое ўлетку, калі сонца ніколі не заходзіць, яна чаруе сваім фээрычным хараством, аб якім нельга забыцца.

Як лёдавыя палацы і крэпасьці ўзьнімаюцца ў моры лёдавыя горы. Адны з іх стаяць нярухома, і зялёныя хвалі бязупынна б'юцца аб іх. Другія плаўна і павольна рухаюцца па зеленавата-шэрых хвалях акіяну. І пры самым нязначным руху гэтых ажыўленых волатаў, лёдавыя крышталі іх гараць пад праменьнямі сонца мiлiёнамі рознакаляровых агнёў.

А само паўночнае мора! Як яно багата фарбамі, калі на яго сьвеціць цэлыя суткі незаходзячае сонца. На поўначы ўсё нязвычайнае, усе таемна-дзіўнае.

Астравы Палярнага мора зьдзіўляюць сваёй веліччу. З іх высокіх чорных уцёсаў спаўзаюць блакітна-зялёныя нямыя рэкі ледавікоў. Беласьнежнія пакрывалы някранутых сьнягоў складаюць яркі контраст з зеленеватымі хвалямі мора.

І над усім гэтым бязьмежны паветраны акіян, які дзівіць сваёй празрыстасьцю ў ясныя дні, калі няма сівых тумапоў. І сіняе неба, якое адбіваецца ў хвалях акіяну. І над усім гэтым пануе вялікая цішыня. Нават жывёлы тут ня крычаць—белыя мядзьведзі, цюлені, маржы, кіты і бялухі маўкліва плаваюць у хвалях, ляжаць на ільдзінах і грэюцца на сонцы. Толькі чайкі часам парушаюць мёртвую полярную цішыню.

XXIII

Загадкі полюса

У цэнтры «краіны белага маўчаньня», у самай глыбіні палярнай пустыні знаходзіцца полюс—месца «навокал якога ўсё крудзіцца»—пункт, дзе праходзіць ўмоўная вось зямной кулі.

Полюс абгароджаны няпрыступным бар'ерам вечных ільдоў, над якім пануе паўгода непраглядны змрок, даўно прыцягваў людзей сваёй таемнасьцю. І сапраўды, зямныя полюсы—гэта зусім асаблівыя месцы на зямной кулі. І толькі чалавек, які бываў на полюсе, можа мець яснае ўяўленьне аб кулявіднасьці зямлі.

На полюсе, уласна кажучы, няма ні часу ў звычайным сэнсе слова, ні прасторы, як мы яе прывыклі сабе ўяўляць.

Тут няма звычайных краін сьвету: усходу, захаду, поўначы і поўдня. Замест іх мы бачым на паўночным полюсе толькі поўдзень, а на паўднёвым полюсе—поўнач. Усходу і заходу на полюсе няма, таму, што ўзімку сонца на полюсе зусім ня ўзыходзіць, а ўлетку зусім не заходзіць.

Улетку сонца на полюсе робіць у суткі поўны круг на небасхіле і гэтая нязвычайная зьява першы час зьдзіўляе чалавека. У адзін і той самы час з сонцам на небе зьяўляецца месяц, і абодвы адно за адным вандруюць па небе.

На полюсе няма нават і звычайных для нас часоў году— вясны, лета, восені і зімы. Замест гэтага на полюсе паўгода стаіць ноч—

зіма, а паўгода дзень—лета. Суткі на полюсе, гэта значыць «дзень і ноч» складаюць цэлы год, і сто полярных сутак, складаюць наша сталецьце.

Ня менш дзіўная справа і з «гадзінамі». Там няма ўсходу і заходу сонца, а значыцца «раньня», «поўдня» і «вечара». Наша вымярэньне часу пры дапамозе гадзін зусім няпрыгодна. Вы ня можаце праверыць свой гадзіньнік па сонцы. На полюсе прыходзіцца лічыць гадзіны ўмоўна, ужываючы для гатага лік часу якога небудзь пэўнага пункту на зямлі.

Калі лета ў полярных краінах бывае даволі добрым і мае сваю прыгожасьць, дык полярная зіма—зусім жудасная.

Марозы дасягаюць тут 40 і нават 50 градусаў. Холад гэты яшчэ больш павялічваецца дзякуючы лютаму ветру і урагану.

Але самае жудаснае ў полярнай зіме—гэта яе вечная цемра. Яна ня страшна для чалавека, але сваім мёртвым сумам паралізуе яго волю. Каб вынесьці гэтую шасьцімесячную цемру, прыходзіцца заклікаць на дапамогу ўсю сваю мужнасьць, усю сваю цярплівасьць.

Непраглядная цемра і жудаснае адзіноцтва, сярод якіх прымушаны жыць чалавек, які трапіў ўзімку ў полярную вобласьць прыгнячае яго. Вось у якіх выразах апісвае адзін полярны падарожнік свае перажываньні ў часе полярнай зімоўкі.

«Над небам і зямлёй пануе вечны супакой. Нідзе ні адзнакі жыцьця, ніводнага ўспаміну аб ім.

Ня чуваць нават слабага крыку птушак, нават лёгкага шастаньня галін, якія рухаюцца ад ветру. У гэтай бязьмежнай пустыні я чую толькі біцьцё ўласнага сэрца...

Маўчаньне перастае тут быць адмоўным паняцьцем. Яно набывае станоўчыя якасьці. Я чую яго, я бачу яго.

Я не магу далей цярпець... Я бягу з скалы, на якой сядзеў. Я пачынаю хадзіць, моцна стукаючы нагамі, прымушаючы рыпець сьнег, каб толькі парушыць гэтую цішыню...»

XXIV

Полярнае зьзяньне

Гэтая аднастайнасьць і змрок доўгай полярнай ночы толькі часам перарываюцца цудоўнай зьявай полярнага зьзяньня.

Ніякія словы ня маюць моцы перадаць усё гэтае хараство і велічнасьць.

Звычайна полярнае зьзяньне распачынаецца слабым срабрыста-блакітным сьвятлом на цёмным небе. Гэтае сьвятло паступова разгараецца. На небе зьяўляецца сьветлая паласа, якая згінаецца, пашыраецца і разгараецца.

Праз момант вялізарная рознакаляровая дуга захоплівае поўнеба. Праносяцца блакітныя бліскучыя палосы, і здаецца, што ўвесь горызонт ахоплены грандыёзным палаючым пажарам.

Вось зьяўляецца другая дуга, ад якой ідуць тонкія рознакаляровыя праменьні, яскравыя палосы розных колераў ад чырвонага і оранжавага да сьветла-зялёнага і залацістага, круцяцца з надзвычайнай хуткасьцю, і тады здаецца, што ўсё неба падобна да вялізарнага кола, якое круціцца.

Яшчэ момант... На поўначы ўздымаецца хваля яскрава-чырвонага полымя. Гэтая хваля залівае ўвесь небасхіл. Лёдавая пустыня афароўваецца у ружовы колер. Але гэта цягнецца толькі адзін момант...

Праз сэкунду коляровая дуга, якая апаясвае небасхіл, распадаецца на мільёны коляровых колён або слупоў, якія пачынаюць хадзіць па цёмным небе: то сыходзяцца адзін з адным, то зноў разыходзяцца. Рознаколяровыя хвалі бязгучна коцяцца па бязьмежным паветраным акіяне, сутыкаючыся адна з адной і паглынаючы адна адну.

Нябесны пажар цягнецца часам цэлыя гадзіны, то патухаючы, то зноў разгараючыся. Потым раптам уся зьява зьнікае. Неба цямнее. Паказваюцца зоры. І лёдавая пустыня зноў пакрываецца змрокам.

XXV

Тайна полярных зьзяньняў

Доўгі час полярнае зьзяньне заставалася поўнай загадкай. Вучоныя выказвалі многа здагадак аб прычыне гэтых зьяў, але ўсе гэтыя здагадкі ня вытрымлівалі крытыкі. І толькі зусім нядаўна стала вядома, што полярныя зьзяньні стаяць у цеснай сувязі з сонцам і сонечнымі плямамі.

Як вядома, наша зямная куля ўяўляе сабой як-бы вялізарны магніт, які ўладае найбольшай сілай прыцягненьня ў тых пунктах, дзе знаходзяцца зямныя полюсы.

Усе ведаюць, як заўсёды імкнуцца канцы намагнічанай стрэлкі компаса ў кірунку да полюсаў. Гэта бывае таму, што полюсы, як надзвычайна моцныя магніты, уладна прыцягваюць да сябе ўсе целы, якія маюць процілеглы магнэтызм.

Такім чынам, да паўднёвага магнітнага полюса, які ляжыць недалёка ад географічнага полюса, накіроўваюцца паўночныя канцы ўсіх намагнічаных стрэлак, а да паўночнага—імкнуцца паўднёвыя канцы стрэлак.

Але магнітныя полюсы прыцягваюць ня толькі намагнічаныя целы. Сучасная навука ўстанавіла, што сонца можна параўнаць з найвялікшым электромагнітам, які заражаны адмоўнай электрыч-

насьцю і які пасылае ва ўсіх кірунках мірыяды самых маленькіх частак, якія завуцца электронамі. Некаторыя з гэтых частак, дасягаючы верхніх слаёў зямной атмосфэры, трапляюць пад уплыў зямнога магнэтызму, а паколькі магніт уладае ўласьціваасьцю прыцягваць электрычнасьць, дык электроны, якія пасылае сонца ва сусьветны прастор, імкнуцца з асаблівай сілай да тых пунктаў зямной кулі, дзе знаходзяцца магнітныя полюсы.

Гэтыя наэлектрызаваныя частачкі рухаюцца па сьпіральнай лініі ўздоўж так званай магнітнай сілавой лініі нашай плянэты. Наблізіўшыся да таго ці іншага полюса, гэтыя частачкі, пад уплывам прыцягненьня зямнога магнэтызму, імкнуцца ў ніжнія пласты атмосфэры і разражаюцца тут, робячы сьветавыя зьявы полярнага зьзяньня.

Са зьяўленьнем полярных зьзяньняў на зямлі наступаюць і больш ці менш значныя парушэньні магнітнага характару, ці так званыя «магнітныя завірухі», якія праяўляюцца ў няправільных рухах магнітнай стрэлкі і ў зьменах электрычных токаў зямлі, якія так шкодны для тэлеграфу, нават у такіх месцах, дзе ня відаць самога полярнага зьзяньня.

Дацкі вучоны Вэгарт, які вывучаў многа гадоў полярнае зьзяньне на поўначы, прышоў да вываду, што рознастайнасьць коляровых палос і праменьняў полярных зьзяньняў залежыць ад прысутнасьці ў верхніх пластох зямнога паветра розных газаў у цьвёрдым стане.

Вэгарт практыкай ўстанавіў, што зялёны колер полярных зьзяньняў бывае з тэй прычыны, што электроны, якія пасылае сонца, трапляюць на цьвёрдыя часткі азоту. На вышыні 100 і больш кілёмэтраў азот паветра пераходзіць у цьвёрды стан, і самыя дробныя частачкі яго носяцца ў нябесныя прасторы.

Пад дзеяньнем электронаў, якія пасылае сонца, крышталі азоту і запальваюцца зялёным колерам. Таксама і іншыя газы зямной паветранай абалонкі даюць іншыя колеры сонечнага спэктру, калі дзейнічаць на іх электронамі.

XXVI

Там, дзе „робіцца“ надвор'е

Далёкая поўнач важна ня толькі, як крыніца розных рыбных, пушных і зьвярыных багацьцяў, ня толькі як вобласьць, праз якую ідзе самы кароткі шлях з Эўропы на Далёкі Ўсход і на захад Амэрыкі. Арктычныя краіны важны для чалавека яшчэ і таму, што тут, як сказаў Нансэн, робіцца надвор'е.

І сапраўды, полярная вобласьць адыгрывае вельмі важную ролю ў клімаце ўсёй паўночнай паўкулі нашай плянэты. На далёкай поўначы, дзе паводле наіўнай веры старажытных грэкаў,

было царства Борэя «бога вятроў»,—нараджаюцца тыя цыклёны і паўночныя вятры, якія прыносяць нам холад, сьнег і зімовыя марозы.

Калі-б мы добра ведалі мэтэоролёгічныя ўмовы поўначы, дык мэтэоролёгія зрабілася-б больш дакладнай навукай, чым цяпер.

Каб лепш зразумець, як «робіцца» надвор'е на полюсах, успомнім мэханізм паветраных плыняў.

Зямля награецца сонцам больш за ўсё на экватары і ў трапічным поясе. Нагрэтае паветра ўздымаецца тут угару і імкнецца да полюсаў. У тэты-ж час халоднае паветра ад полюсаў ідзе ўздоўж зямной паверхні ў адваротным кірунку і значна ніжэй ад полюсаў да экватару.

Зямля бязупынна круціцца навокал сваёй восі. З гэтае прычыны паветра некалькі ўхіляецца ад свайго простага руху (з поўначы на поўдзень і з поўдня на поўнач) да захаду (у паўночнай паўкулі). Такім чынам, пласт паветра атрымлівае яшчэ і трэці кірунак—з усходу на захад.

Калі-б паветраныя плыні былі падпарадкаваны толькі гэтым тром сілам, дык яны-б былі нязьменнымі, а паветраныя плыні падаліся-б поўнаму вывучэньню. Уплыў часоў году, гор, нізін, контынэнту і мора таксама паддаюцца правільнаму ўліку.

Улічваючы ўсе гэтыя даныя, мэтэоролёгія здолела-б стаць дакладнай навукай, як напрыклад, фізыка і хэмія. Але да гэтага часу, як вядома, навука гэта зусім яшчэ не дакладная і мэтэоролёгі ня могуць правільна прадбачыць надвор'е нават за некалькі дзён наперад.

Якая-ж гэтаму прычына?

А тая, што ў паветраныя плыні, якія робяць рашучы ўплыў на надвор'е, уносяць дэзорганізацыю полюсы, дзякуючы свайму нязвычайнаму географічнаму палажэньню.

Перш за ўсё паверхня паўночных палярных краін менш выпуклая, чым у іншых месцах, таму што зямная куля сплюшчана каля полюсаў (прынамсі, у паўночнага), а па-другое, палярныя вобласьці пры суткавым кручэньні зямлі робяць меншае кола кручэньня (самыя полюсы ўяўляюць сабой нярухомыя пункты).

З усяго гэтага атрымліваюцца наступныя зьявы: зыходзячыся каля полюсаў, паветраныя плыні зьмяняюцца ў сваім руху. Апрача таго, яны тут сутыкаюцца і перакрыжоўваюцца між сабой. У атмосфэры ўтвараюцца нібы паветраныя «згусткі», правалы, варонкі. Паветраныя хвалі на полюсах закручваюцца і гэтым вось і тлумачыцца, што тут амаль заўсёды лютуюць віхуры і штормы. Іменна каля полюсаў утвараюцца так званыя «цэнтры дзеяньня» цыклёнаў (віхравых рухаў паветры) і адгэтуль яны імкнуцца ў розныя бакі і праносяцца па паверхні зямной кулі аж да экватара.

На сваім шляху да экватараў палярныя цыклёны сустракаюць розныя перашкоды (горы), трапляюць у больш цёплыя пласты паветра і сутыкаюцца з імі і ўцягваюць іх у завірушны рух. Атрымлі-

заецца складаны і заблытаны рух паветраных плыняў, вядомы пад назвай «ветру».

Віхуры, цыклёны і антыцыклёны, якія пранросяцца па зямной паверхні, парушаюць правільнасьць паветраных плыняў, якія ідуць ад экватару да полюсаў. Гэтыя віхуры і цыклёны прыносяць з сабой холад, сьнег, дождж і грымоты.

Вывучэньне зараджэньня цыклёнаў і іх шляхоў зьяўляецца неабходнай умовай для таго, каб правільна прадрачы надвор'е. Але каб ведаць загадзя аб узьніклым на поўначы цыклёне і яго кірунку, трэба назіраць цыклён на месцы яго нараджэньня.

Фрытыоф Нансэн, організоўваючы Таварыства па вывучэньню Арктыкі, аднэй з мэтаў гэтага таварыства і паставіў вывучэньне каля полюса «цэнтраў дзеяньня» цыклёнаў, высьвятленьне прычын іх узьнікненьня і організацыю ў палярнай вобласьці мэтэоролёгічных станцый, якія павінны паведамляць, якое там надвор'е.

Магчымасьць прадбачыць надвор'е ўперад за некалькі дзён мае вялізарнае значэньне для сельскай гаспадаркі, а дакладна прадбачыць, калі наступяць цыклёны і штормы надзвычайна важна для авіяцыі. Пагібель Роальда Амундсэна і катастрофа «Італіі» зьявіліся вынікам няведаньня паветранага акіяну Арктыкі.

Але гэта мінулае.

Далей нават цяжка і прадбачыць, якія магчымасьці адкрыюцца праз 5-10 гадоў для пералёту праз полюс. Прогрэс тэхнікі вялізарнымі крокамі ідзе ўперад і тое, што ўчора здавалася зусім недасяжным, робіцца магчымым праз невялікі час.

Нават такія мары, як зьмены клімату ў Арктыцы, могуць з часам стацца сапраўднасьцю. Ёсьць фантастычны роман, у якім гаворыцца, што полярныя краіны можна зрабіць краінамі, у якіх будзе цёплы клімат. Гэта можна зрабіць з дапамогай штучнага разьвядзеньня каралавых паліпаў і ўтварэньня каралавых астравоў. Гэтыя астравы будуць перашкаджаць халоднай морскай плыні ахалоджваць цёплую плынь Гальфштрома, якая і растопіць лёд. Але гэта толькі мара раманіста.

Але вось і мара вучонага.

Вядомы дасьледчык марскіх глыбінь Лівінгстон Ройкэр прапанаваў зьмяніць кірунак Гольфштрому. Ён сказаў, што для гэтага трэба на ўсход ад Ньюфаундлэнда пабудаваць вялізарную пяшчаную банку ў 200 міль даўжыней. Яна ня пусьціць халодную плынь, якая ідзе ад Лябрадора зьмяшацца з Гольфштромам і ахалоджваць яго. Тады цёплая плынь, якая мае тэмпэратуру ў 28° Ц., ня будзе зьмешвацца з халоднай вадой Лябрадору. Яна свабодна будзе імкнуцца на поўнач і ў тры месяцы растопіць увесь лёд навокал полюса. Там, дзе цяпер ляжыць лёдавая пустыня, мы ўбачым квітнеючыя сады, сенажаці, палі з буйнымі ўраджаямі.

Вось вабная мара вучонага, якая заснована на даных навукі. Растапіць лёдавае сэрца Арктыкі, стварыць новыя крыніцы культуры замест лёдавых астравоў, на якіх ніхто ня жыве,—гэта адно з

самых грандыёзных дасягненьняў чалавецкага генія. Нічога дзіўнага тут няма, калі справа ідзе аб пабудове пяшчанай банкі ў 200 міль. Гэта можа зрабіць адна багатая дзяржава.

Некалі на астравох Арктыкі быў цёплы клімат і разьвівалася буйная расьліннасьць. Сьляды яе знаходзяць у залежах каменнага вугалю і ў адбітках трапічных дрэў. Некаторыя вучоныя, напрыклад, доктар Вільсэр, выказваюць думку, што Арктыка—перша-пачатковая бацькаўшчына чалавека.

І чалавецтва імкнецца заваяваць Арктыку. Яно не шкадуе ні сродкаў, ні жыцьця.

У сучасны момант Савецкая ўлада асабліва зьвярнула на гэта вялікую ўвагу. На ўсіх паўночных астравох, якія належаць да СССР, пабудаваны мэтэоролёгічныя станцыі і радыё-станцыі. А на самыя паўночныя астравы, на якія яшчэ ніколі ня ступала нага чалавека, Савецкая ўлада ў апошнія гады паслала сваіх вучоных дасьледчыкаў.

З Ь М Е С Т

Стар.

ЧАСТКА ПЕРШАЯ

ЧАСТКА ДРУГАЯ

ЧАСТКА ТРЭЦЯЯ

ЧАСТКА ЧАЦЬВЕРТАЯ